SKRZYDŁA I MOTOR



„Zlin-26" — samolot sportowy, na którym szkolą się młodzi piloci silnikowi Ligi Lotniczej.

Pamiętaj! Do dnia 31 grudnia przyjmowane są zapisy na szkolenie lotnicze. Informacje znajdziesz na stronie 873 tego numeru.

Foto: Koszewski — LL

Cena 60 gr.

14 GRUDNIA 1952

ROK VII (338) NR 50

Na naszym kursie

W CHWILI gdy czytacie te słowa, w stolicy Austrii — Wiedniu, trwa Kongres Narodów w Obronie Pokoju. W tych dniach oczy wszystkich miłujących pokój ludzi na świecie skierowane są tam gdzie obraduje wielki parlament pokoju. Wiedeński Kongres Narodów wzbudził we wszystkich krajach ogromne zainteresowanie, wyraża on bowiem nadzieje i tęsknotę ludzi, wszystko to, czym żyje obecnie ludzkość — znajdzie on też konkretne środki walki przeciw garstce podżegaczy wojennych, którzy w swych szaleńczych i zbrodniczych zamiarach próbują wywołać nową straszną, pożogę wojenną. Ale narody całego świata niezłomnie zdecydowane są bronić pokoju. Świadczy o tym chociażby wielka akcja przygotowawcza do Kongresu Narodów, która w okresie przed obradami nabrała we wszystkich krajach wielkiego, niespotykanego dotąd rozmachu.

Wola utrzymania i utrwalenia pokoju jest u nas Polaków szczególnie silna. Daliśmy temu wyraz już niejednokrotnie — dają go codziennie miliony ludzi naszego kraju w swej twórczej, wytężonej pracy przy budowie podstaw socjalizmu, abyście Wy, młode pokolenie budowniczych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, żyli radośnie i szczęśliwie, byście korzystali z tych wszystkich dobrodziejstw, jakie daje pokój i rozkwit Ojczyzny.

W swym przemówieniu na drugim posiedzeniu Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nasz wielki nauczyciel i przywódca narodu na drodze do socjalizmu, Prezes Rady Ministrów Bolesław Bierut wyraził myśli i uczucia wszystkich Polaków w następujących słowach:

„Naród polski jest dziś czynnym współuczestnikiem najpotężniejszego ruchu postępowego w dziejach ludzkich — wielkiego ruchu obrońców pokoju, który ogarnia swym zasięgiem olbrzymią większość ludzkości. Naród polski szczyci się dziś niezłomnym przymierzem i przyjaźnią z narodami Wielkiego Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

Nigdy w swych dziejach Ojczyzna nasza nie była tak jak dziś potężnie i niezawodnie sprzymierzona z najbardziej postępowymi siłami świata, broniącymi nowych zasad pokojowego współżycia międzynarodowego, szczerej współpracy, całkowitego równouprawnienia, wzajemnego poszanowania i braterskiej pomocy."

Dlatego też naród nasz, zjednoczony we Froncie Narodowym, skupia wszystkie swe siły wokół władzy ludowej. Realizując Plan Sześcioletni, realizuje wielki program pokoju — program Frontu Narodowego. Naród nasz rozbija i niweczy równocześnie wszelkie knowania wrogów Polski, zdrajców i sprzedawczyków, zwalcza oszustwa i fałsze propagandy wojennej imperialistów anglo-amerykańskich, którzy usiłują omotać narody świata siecią kłamstw i rozpętać nową wojnę. Naród nasz popiera w imię pokoju ludy świata walczące o swe wyzwolenie. Walka o niepodległość jest dzisiaj bowiem walką o pokój, a walka o pokój — jest walką o niepodległość.

W tej walce aktywny udział bierze również postępowa młodzież całego świata. Nie ma dziś kontynentu, nie ma kraju, w którym młodzież nie manifestowałaby swej woli zwycięstwa w szlachetnym boju o pokój, swej woli ciągłego marszu naprzód. Młodzież polska jest jednym z czołowych oddziałów demokratycznej młodzieży świata. Na budowlach socjalizmu, w kopalniach i hutach, na wyższych uczelniach, w laboratoriach wykuwa ona siłę Polski, ogniwa światowego obozu pokoju.

„W imię tych idei — głosi rezolucja II Ogólnopolskiego Kongresu Obrońców Pokoju, jaki odbył się w dniu 30 listopada br. w Warszawie — zgodnych z najżywotniejszymi interesami narodu polskiego i całej ludzkości, wzywamy wszystkich Polaków pod sztandary obrońców pokoju."

Pod tymi sztandarami jest i Wasze miejsce — polskiej młodzieży lotniczej. Wasza praca dla pokoju to nieustanne rozbudzanie wśród najszerszych mas młodzieży, zarówno w mieście jak i na wsi, zainteresowania lotnictwem. Musicie się stale i systematycznie troszczyć o należyty rozwój naszego modelarstwa, szybownictwa, spadochroniarstwa i lotnictwa silnikowego. Musicie się ciągle uczyć, podwyższać swój poziom wiedzy ogólnej i świadomości politycznej.

Przygotowując się do zaszczytnego zawodu lotnika musicie przodować w nauce i pracy, w szkole i modelarni. Niechaj ZMP-owskie zawołanie: „Szerzej rozpostrzyjmy nad Ojczyzną skrzydła naszego lotnictwa — skrzydła pokoju i przyjaźni między narodami, skrzydła wolności i niepodległości Polski Ludowej" — będzie Waszym lotniczym kursem w codziennej nauce i pracy.

Zenit



W Czechosłowacji powstała nowa, masowa organizacja „Związek Współpracy z Armią" — Swazarm. W skład nowej organizacji sportu wszedł również DOSLET. Powyżej szybowiec „Sohaj" i nowa odznaka Swazarmu.



W następnym, podwójnym numerze SiM-u zamieszczony będzie artykuł o szybownictwie węgierskim. Powyżej fragment jednego z wielu ośrodków szybowcowych na Węgrzech.

ZWYCIĘZCY WIELKIEGO KONKURSU

W wyniku losowania, przeprowadzonego na zakończenie naszego wielkiego konkursu „Czy znasz lotnictwo radzieckie", nagrody otrzymali następujący Czytelnicy SiM-u, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązanie:

I. aparat fotograficzny — **Stanisław Kalita**, wieś Czartajew, poczta i pow. Siemiatycze, woj. białostockie;

II. zegarek na rękę — **Longin Wizynis**, Olsztyn, ul. Pieniężnego 15 m 4;

III. teczka skórzana — **Józef Wójcik**, wieś Wola Żyrakowska, poczta Żyraków, pow. Dębica, woj. Rzeszów;

IV. komplet nowoczesnych cyrkli — **Andrzej Zawiejski**, Warszawa ul. Szczęśliwicka 23;

V. przelot samolotem „Lotu" na dowolnej trasie tam i z powrotem — **Stanisław Towarnicki**, Rzeszów, 3 Maja 7;

VI. przelot samolotem „Lotu" na dowolnej trasie w jednym kierunku — **Jacek Rozwadowski**, Katowice, ul. Br. Lisieckiego 26 m 3;

VIII. busola Bezarda — **Tadeusz Lebioda**, Gdynia, ul. Pomorska 19 m 7;

VIII. suwak logarytmiczny — **Maciej Kozianowski**, Legionowo k. Warszawy, ul. Jagiellońska 27;

IX. osiem najnowszych książek lotniczych — **Kiryl Kilsarski**, Sofia II, ul. Wrania 73, Bułgaria;

X. sześć najnowszych książek lotniczych — **Jan Janota**, Leszczyny, ul. Żarska 4, pow. Rybnik;

XI. album „Turystyka w Polsce Ludowej" — **Zdzisław Kowalczyk**, Łęczyca, ul. J. Stalina 11;

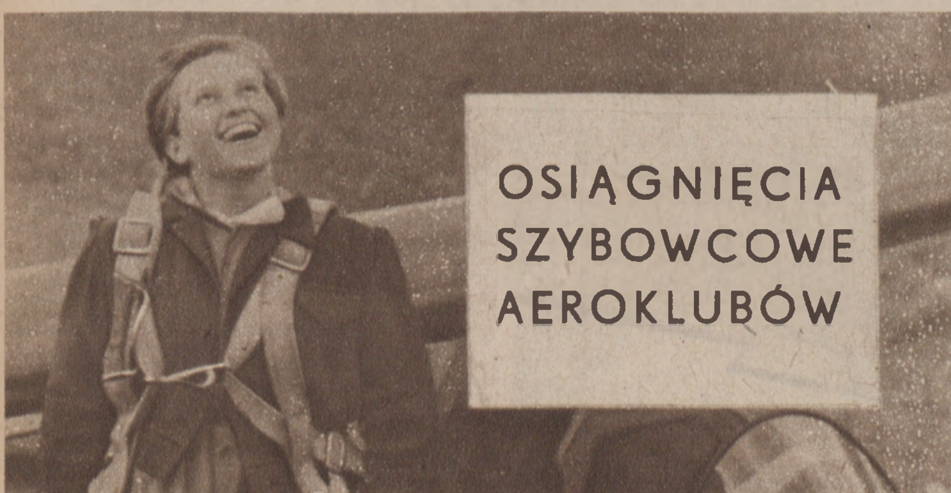
XII. album „Turystyka w Polsce Ludowej" — **Stanisław Żak**, Łódź 12, ul. Odrzańska 30 bl. III. m 3;

XIII. półroczna prenumerata „SiM-u" od stycznia 1953 roku — **Stanisław Marszałek**, wieś Zaborów 1, poczta Cznolec, pow. Rzeszów;

XIV. kwartalna prenumerata „SiM-u" od stycznia 1953 — **Władysław Weiner**, Płochocin, poczta Warlubie, pow. Świecie, woj. Bydgoszcz;

TEGOROCZNY sezon wyczynu szybowcowego jest za nami. Nie miał on specjalnie sprzyjających warunków pogodowych. Późna wiosna i wczesne deszcze jesienne ograniczyły praktycznie okres dokonywania wyczynów do czterech letnich miesięcy zaledwie: od maja do sierpnia. Tym ciekawiej jednak przedstawia się przegląd szybowcowych osiągnięć, który mówi w jakim stopniu poszczególne aerokluby potrafiły przeciwstawić się w swej pracy kaprysom pogody.

Osiągnięcia mamy poważne: 2 rekordy międzynarodowe, 11 krajowych, 6 wyczynów homologowanych, trzy diamenty za przeloty ponad 500 km, a oprócz tego 55 srebrnych odznak, 13 złotych oraz 23 diamenty za przeloty docelowe ponad 300 km i za przewyższenia ponad 5 000 m. Który z klubów wniósł największy wkład w ten całoroczny dorobek? Odpowiedź na to pytanie dają zamieszczone poniżej wykresy.



OSIĄGNIĘCIA SZYBOWCOWE AEROKLUBÓW

W dziedzinie wyczynów rekordowych bezapelacyjne pierwsze miejsce mają piloci Aeroklubu Warszawskiego, którzy zdobyli ich sześć na łączną ilość siedemnastu. Wartość tego przodownictwa podwyższa jeszcze fakt, że oba uzyskane w tym roku nasze rekordy międzynarodowe, są również własnością i zasługą Aeroklubu Warszawskiego. Niestety w innych dziedzinach wyczynu szybownicy Stolicy nie potrafili w tym roku utrzymać równie wysokiego poziomu i ustępują pod tym względem mniejszym nawet liczebnie aeroklubom.

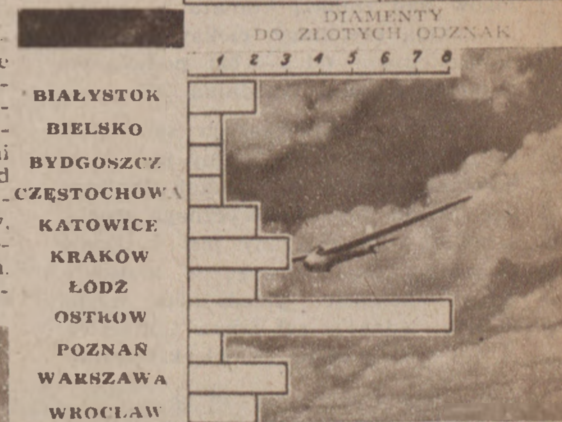
Pod względem ilości uzyskanych diamentów szybownicy Ostrowia daleko wyprzedzili wszystkie inne aerokluby. Zdobyli ich aż osiem, a — co szczególnie godne uznania — mieszczą się w tej cyfrze również te trzy diamenty za przeloty 500 km, o których mowa była na wstępie. I nie tylko w wyczynie diamentowym znajdują się Ostrowiacy na pierwszym miejscu. Także wkład w ilość uzyskanych Złotych Odznak jest ze strony ruchliwego aeroklubu największy.

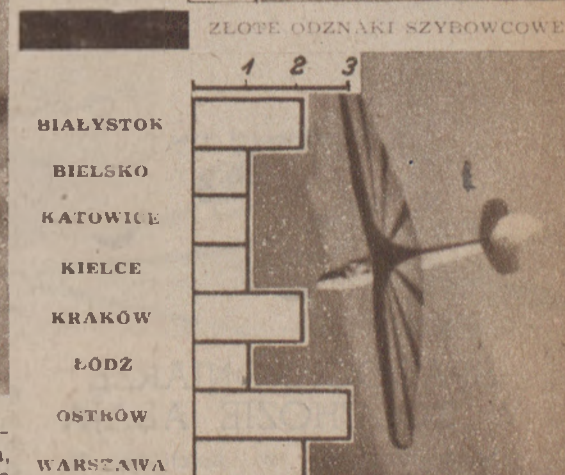
Natomiast w dziedzinie podstawowego wyczynu szybowcowego przoduje w tym roku Kraków. Jego siedem srebrnych odznak jest wynikiem tym korzystniejszym, że w ubiegłym roku szybownicy krakowscy nie uzyskali ani jednej odznaki srebrnej. Postęp pod tym względem wykazują również Białystok, Bydgoszcz, Kielce i Rzeszów, które też uzyskały tych odznaczeń więcej w tym roku, aniżeli w ubiegłym. Bardzo słabo w tej dziedzinie pracowały natomiast takie poważne i liczebne aerokluby, jak: Warszawa, Poznań, Katowice, Łódź czy Wrocław, które mają w tym roku wyniki sięgające zaledwie połowy, jednej czwartej, a nawet jednej piątej (Warszawa, Katowice, Poznań) swych wyników zeszłorocznych.

Który z aeroklubów jest więc najlepszy w tym roku w skali ogólnego dorobku wyczynowego — odpowiedzieć niełatwo. Inaczej trzeba oceniać wyniki jednostek dużych, liczebnych, a inaczej małych. Wyróżniają się: Białystok Kraków, Kielce i Ostrów, które we wszystkich prawie dziedzinach wyczynu wykazują postęp w porównaniu z rokiem ubiegłym.

ta.









KONKURS-PLEBISCYT SIM-u

TADEUSZ GÓRA PROWADZI!

Już w dwa dni po ukazaniu się w sprzedaży 48 numeru SIM-u, w którym zamieściliśmy pierwszy kupon konkursowy naszego plebiscytu, otrzymaliśmy pierwszą, potężną porcję „głosów" Czytelników w sprawie dziesiątki najlepszych szybowników. Wyniki dotychczasowych obliczeń przedstawiają się następująco:

1. Tadeusz Góra — 127 pkt. 2. Andrzej Brzuska — 80 pkt. 3. Jerzy Wojnar — 77 pkt. 4. Ryszard Bitner — 75 pkt. 5. Lucyna Wlazło — 70 pkt. 6. Edward Makula — 56 pkt. 7. Wanda Szemplińska — 54 pkt. 8. Andrzej Ziemiński — 36 pkt. 9. Stanisław Skrzydlewski — 35 pkt. 10. Jerzy Popiel — 33 pkt.

Charakterystyczna jest duża przewaga punktów Mistrza Sportu Szybowcowego — Tadeusza Góry, który przez większość głosujących podawany jest na pierwszym miejscu dziesiątk.

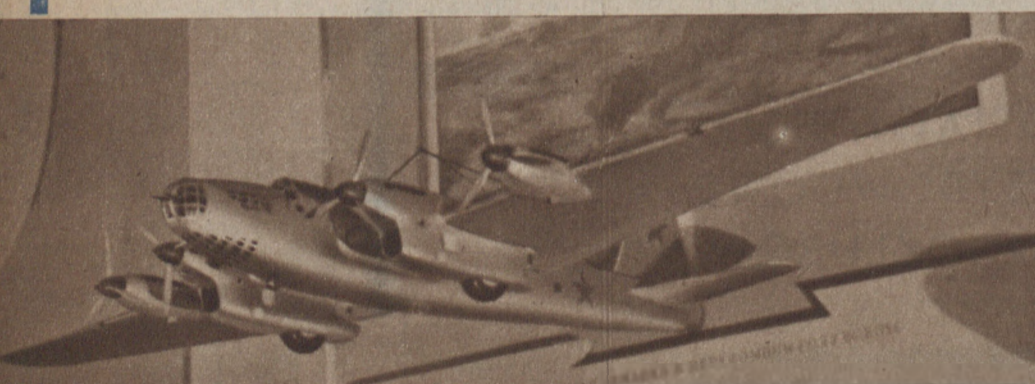
ZSRR

Studentka taszkenckiego technikum hydrometeorologicznego Lidia Danilina podczas pracy przy pomiarach nasłonecznienia podłoża. O pracy meteorologów nad zmianą klimatu na pustyni znajdą czytelnicy ciekawy artykuł w następnym (51 — 52) podwójnym numerze naszego tygodnika.



Jednym z największych samolotów radzieckich minionej wojny był ciężki bombowiec Pe-8, konstrukcji Petlakowa. Model tego historycznego dzisiaj samolotu umieszczony jest w Domu Lotnictwa im. Frunzego w Moskwie. Zdjęcie poniższe przedstawia model Pe-8 w jednej z sal Domu Lotnictwa.

Foto: „Sowieckij Sojuz"



SPADOCHRONIARZE W KOŁCHOZIE ABAJA

Spadochroniarze w kołchozie? To brzmi zagadkowo. Przecież, aby uprawiać spadochroniarstwo, trzeba mieć do tego odpowiednie urządzenia, wieżę spadochronową, instruktorów, spadochrony... Czy wszystko to jest dostępne dla młodzieży kołchozowej?

A jednak nie pomyliliśmy się. Rzeczywiście, w kołchozach radzieckich coraz szerzej rozwija się sport lotniczy, coraz więcej wyrasta w nich wież spadochronowych, coraz szerzej rozwija się sieć rejonowych aeroklubów. Budujące podstawy komunizmu społeczeństwo radzieckie korzysta w całej pełni ze wspaniałych zdobyczy ustroju radzieckiego. Między innymi zaś — oznacza to rozszerzenie sieci lotniczych ośrodków treningowych i szkoleniowych.

Jednym z „lotniczych" kołchozów jest niewielka wioska kołchozowa imienia Abaja, leżąca w rejonie ługowskim (nieopodal Dżambułu). Jeszcze przed trzydziestu laty w tej ubogiej, odciętej od świata przez wysokie pasma górskie wiosce nie było ani jednego piśmiennego człowieka, nikt nie słyszał o elektryczności, radiu czy samolotach. Ludność trudniła się pasterstwem i myśliwstwem. Dziś w okolicach Dżambułu i Ługowska wszystkie kołchozy są zelektryfikowane, istnieje wiele szkół podstawowych i średnich. We wsi kołchozowej, która przyjęła nazwę wielkiego poety kazachskiego Abaja, jest dziś także ośrodek lotniczy.

Ostatnio zakończył się tam kurs spadochronowy, przeprowadzony przez miejscową organizację DOSAAF. Kursiści, wśród których wyróżnili się szczególnie młodzi kołchoźnicy Riettiembajew i Akkazow, przeszli wyszkolenie teoretyczne i praktyczne na istniejącej w kołchozie wieży spadochronowej oraz opanowali składanie spadochronów. Obecnie rozpoczęły się w kołchozie dwa nowe kursy lotnicze: mechaników silnikowych i składaczy spadochronów, a wkrótce — radiotelegrafistów lotniczych i mechaników przyrządowych.

Radziecki sport lotniczy coraz więcej swoich uczestników rekrutuje spośród młodzieży kołchozowej i sowchozowej, dla której otwarły się wspaniałe perspektywy nauki, sportu i rozrywki. Możliwości te dała im władza radziecka.

Za przykładem naszych radzieckich braci również i u nas władza ludowa tworzy szerokie możliwości młodzieży wiejskiej, a w przyszłości zapewni każdemu chłopakowi i dziewczynie, którzy będą chcieli uprawiać sport lotniczy, możliwość ukończenia wszystkich jego stopni. Potrzebne jest jednak do tego silne i potężne zaplecze przemysłowe, stanowiące o naszym bogactwie. Zaplecze takie wznosimy dziś swą wytężoną pracą.

(g)

OPOWIADANIA KONSTRUKTORA JAKÓW

A. Jakowlew — „Opowiadania konstruktora". Wyd. Ministerstwo Obrony Narodowej (Biblioteka Żołnierza), Warszawa — 1952. Stron 147, cena zł 1.20.

„Opowiadania konstruktora" — to napisana przez Jakowlewa historia jego niezwykle ciekawego życia i walki o stworzenie najwyższej klasy samolotów sportowych, szkolnych i bojowych. Słynny konstruktor wspomina w interesujący sposób o tym, jak najpierw budował szybowce, potem samoloty sportowe i szkolne, a w końcu — bojowe samoloty myśliwskie, które zadziwiły fachowców świata swymi wspaniałymi zaletami.

Z wielką serdecznością opisuje Jakowlew postaci swych współpracowników, znanych konstruktorów silników lotniczych i samolotów — Klimowa, Mikojana, Ławoczkina i Iljuszyna. Z kartek tej książki czytelnik dowiaduje się również o wielu ciekawych, wprost pasjonujących szczegółach z życia i pracy Czkałowa, Piątkowskiego i Gromowa — najlepszych radzieckich pilotów — oblatywaczy. Wszyscy ci ludzie byli bliskimi przyjaciółmi Jakowlewa.

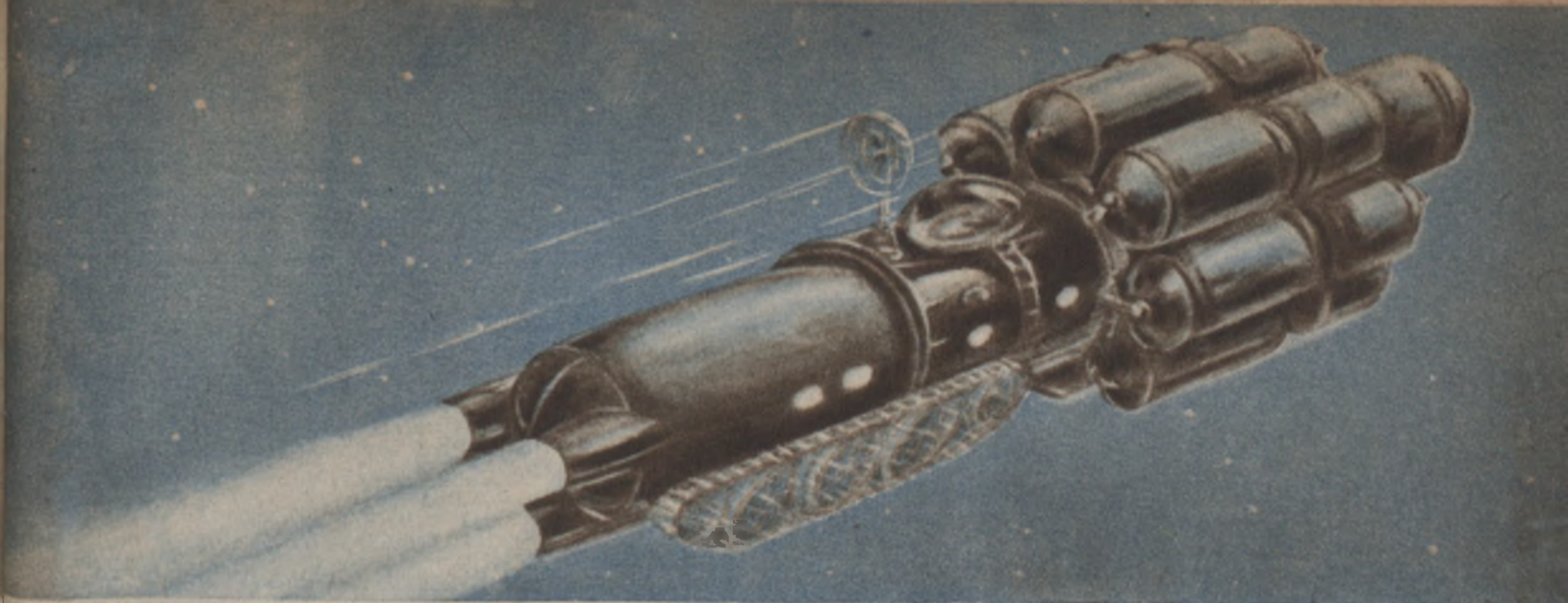
Jest również, wśród wielu innych w tej książce, rozdział zatytułowany: „Wielki i skromny człowiek". Jakowlew opisuje tu w niezwykle sugestywny sposób swe spotkania z Józefem Stalinem, twórcą potęgi lotniczej ZSRR, rysując czytelnikowi postać tego genialnego człowieka tak wiernie, tak prosto i bezpośrednio, że trudno się wprost oderwać od czytania.

Książka ta jest ze wszech miar godna polecenia dla wszystkich bez wyjątku miłośników lotnictwa. Szczególnie pożądana — w kołach LL i na kursach wstępnych wiadomości lotniczych.

(zj)



Praktyczne zajęcia podczas wykładu o budowie spadochronu. Foto „Krylia Rodiny"



ŁK-3 LECI NA KSIĘŻYC

A. SZTERNFELD

11 maja 19.... roku, godzina 22 minut 12 według czasu moskiewskiego. Kabina oświetlona jest różowawym odblaskiem wybuchów silników rakietowych. Drobny ułamek sekundy i nasz „ŁK-3" łagodnie oderwał się od Małego Księżyca — satelity ziemi, stworzonego rozumem i rękami radzieckiego człowieka. Z tego sztucznego księżyca wyruszały statki kosmiczne w przestrzeń.

Najmniejszego wstrząsu! Nie ma jednak żadnych wątpliwości, że jesteśmy już w powietrzu, gdyż od razu odczuwamy przyjemną zmianę: podłoga kabiny przyciąga nas do siebie. To daje znać o sobie ciąg silników rakietowych. Gdy przerwą one pracę, stracimy znów swój ciężar. Obecnie jest on mniejszy niż na ziemi, nie mniej jednak wciąż istnieje.

Pod nogami cicho brzęczą silniki rakietowe. Nie grzmią one i nie zagłuszają naszych głosów tak jak silniki rakiety, która dostarczyła nas z Kaługi na Mały Księżyc. Ich moc jest wielokrotnie mniejsza. Na Ziemi nie zdołały by one nawet oderwać statku od lotniska. Lecz tu silniki te są zupełnie wystarczające, aby pokonać odległość około 400 tysięcy kilometrów i przewieźć nas na Księżyc. Przecież lecimy w przestrzeni, gdzie nie ma tarcia o powietrze, gdzie nic nie hamuje biegu maszyny.

Od momentu, w którym oderwaliśmy się od sztucznego satelity, minęło już pół minut, a mimo to jest on wciąż dobrze widoczny. Znajdujemy się od niego zaledwie o kilkaset metrów. Trudno jest wprost uwierzyć, że przy takiej prędkości będziemy mogli już w piątej dobie osiągnąć cel naszej podróży. Lecz pamiętać musimy, że w odniesieniu do przestrzeni kosmicznych szereg naszych ziemskich odczuwań i wyobrażeń nie ma zupełnie zastosowania.

Mały Księżyc jest dlatego tak blisko, że na razie lecimy prawie w tym samym kierunku co i on, jak dwa pociągi mknące równolegle obok siebie z różnymi prędkościami. Drogi naszego statku i Małego Księżyca po pewnym czasie rozejdą się, w obecnej jednak chwili są one jeszcze w niewielkiej odległości od siebie. Ale od ziemi statek nasz oddala się z wielką prędkością. Przecież sam sztuczny satelita obiega naszą planetę z prędkością 7,75 kilometrów na sekundę. Nasz statek miał taką samą prędkość już w chwili wzlotu, podobnie jak piłka rzucona przez okno pędzącego pociągu. Oprócz tego porusza się on z każdą sekundą coraz prędzej i prędzej i za jakieś dwadzieścia minut będzie mknął z prędkością prawie 11 kilometrów na sekundę.

Cisza. Silniki zamilkły. Znaczy to, że zużyły już całkowicie pierwszą parę zbiorników — jeden z paliwem, drugi z tlenem. Charakterystyczny trzask mechanizmów — to przełączają się automatyczne zawory paliwowe. Opróżnione zbiorniki samoczynnie odrzucane są od statku.

Silniki otrzymały nową porcję paliwa i utleniacza z następnych zbiorników i znowu rozpoczynają swój rytmiczny, śpiewny łoskot. Właściwy kurs statku utrzymuje czujny przyrząd zwany pilotem automatycznym. Ale i my bez przerwy określamy swoje współrzędne i prędkość. Cała załoga zajęta jest obserwowaniem i wykreślaniem. Otrzymane dane sprawdzamy radionamiernikami, pamiętając, że jeśli prędkość zmieni się choć trochę, rozminiemy się z Księżycem o dziesiątki tysięcy kilometrów.

Znowu następuje cisza: silniki spożyły zawartość drugiej pary zbiorników. I znów odrzucone zbiorniki — dwa malutkie satelity Ziemi — wyruszają w wieczną wędrówkę dookoła niej.

O 22 godzinie, 35 minut i 18 sekund automat śledzący przyrost prędkości przerywa podawanie paliwa do komory spalania. Łoskot cichnie, gasną snopy ognia. Wokoło głęboka, czarna otchłań niezmierzonej przestrzeni kosmicznej...

Lecimy siłą bezwładności. Nasza prędkość wynosi teraz prawie 40 tysięcy kilometrów na godzinę, nie odczuwa się jej jednak. Nie ma najmniejszych nawet wstrząsów. Wydaje się, że statek zawisł nieruchomo w przestrzeni kosmicznej. I tylko strzałki prędkościomierzy niezbicie świadczą o szalonej prędkości lotu.

Ale teraz, gdy silniki zostały wyłączone, daje znać o sobie siła przyciągania ziemskiego. Zmniejszy ona stopniowo prędkość naszego biegu i przez 100 tysięcy kilometrów wynosić będzie ona zaledwie 1 kilometr na sekundę. Lecz nie ma to znaczenia. Wkrótce zacznie działać druga wielka siła — przyciąganie Księżyca, która pociągnie nas ku sobie.

13 maja, godzina 1-sza minut 20. Obudziły mnie głośne rozmowy towarzyszy. Jak zwykle, przespałem ciekawy moment. Dopiero co minęło statek nieznane astronomom małe ciało niebieskie, obracające się dookoła Ziemi podobnie jak Księżyc. Ten drugi prawdziwy, a nie sztuczny, Księżyc, przemknął zupełnie blisko obok nas i był dokładnie widoczny na ekranie naszego radaru.

Rzuciłem się do iluminatora. Już za późno! Nie widzę nic oprócz migotania dalekich ciał niebieskich.

— Nie denerwuj się! — uspakaja komendant wyprawy. Orbita Drugiego Księżyca została już zanotowana i nasze obserwatoria nie zgubią jej. Trzeba jednak natychmiast przekazać wiadomość o tym na Ziemię!

Radiooperator po kilku minutach melduje zasmucony, że łączność z Ziemią jest przerwana: chwilowo zwiększyła się nieprzenikliwość atmosfery dla fal elektromagnetycznych. A zatem trzeba będzie uciec się do sygnalizacji świetlnej. Z kadłuba statku wysuwają się lustra. Odbite przez nie promienie słoneczne „polecą" na Ziemię.

14 maja. Godzina 7-ma. Predkość nadal maleje. Przebyliśmy już ponad trzy czwarte całej drogi. Tarcza Ziemi wydatnie zmniejszyła się, a Księżyc powiększył się na tyle, że oba ciała niebieskie wydają się jednakowe. Coraz częściej i częściej wracamy myślą do Ojczyzny. Jeden z towarzyszy podszedł do iluminatora i spojrzał na Ziemię. Na czarno-aksamitnym tle obraca się wolno zielono-błękitna kula naszej planety.

16 maja. Godzina 7-ma. Wkrótce nadejdzie moment hamowania „ŁK-3" przed lądowaniem na Księżycu.

Słychać komendę: „Zakret 180 stopni!". Nawigator uruchamia miniaturowy silnik rakietowy. Stop! Statek opisał półkole i kontynuuje swój lot w dotychczasowym kierunku, lecz leci teraz tyłem do przodu. Należy znów zapuścić silniki i wybuchy gazu będą teraz popychać rakietę w kierunku przeciwnym, hamując w ten sposób jej opadanie.

(cdn.)

Tłum. z tyg. „Ogoniok" R.



DIAMENT NAD KARKONOSZAMI

Było szaro. Ulice i domy Jeleniej Góry spowite w miękki, zdawałoby się lepki półmrok, spały. Jedynie hotel „Rolnik", będący siedzibą Szybowcowego Obozu Wyczynowego, rozbłyskiwał oświetlonymi oknami, rozbrzmiewał gwarem młodzieńczych głosów, wynurzająca się gdzieś znad Śnieżki jutrzenka wyłoniła z mroku drzemiące przed hotelem samochody, do których w chwilę potem zaczęli załadowywać się podnieceni wciąż polepszającymi się warunkami meteorologicznymi piloci.

Samochody ruszyły. Tymczasem pogoda, zgodnie z komunikatem, wyraźnie się poprawiała. Nad Jelenią Górą rozkwitały ciemno-szare, podobne do pająków chmurki rotorowe, coraz mocniej zarysowywała się potężniejąca z godziny na godzinę, równoległa do gór, długa i ciemna, w kształcie ogromnego cygara chmura falowa.

W kilkadziesiąt minut później na lotnisku długim rzędem stoją Muchy, Sępy, Żurawie, Schaje... Krótka, kilkuminutowa odprawa, ustalenie kolejności startu, ostatnie wskazówki kierownika obozu i... w powietrze.

Wśród fantastycznych rzucań rotorowego pochodzenia, startuje pierwszy zespół. Przygotowuję się do startu. Mam lecieć jako drugi. Barografy, mapa, przyrządy w porządku. Ubrany w grube futrzane spodnie, kożuch i ciepłe buty, obciążony spadochronem, z trudem mieszczę się w kabinie Muchy.

Zaczepienie linki, biała chorągiewka startowego podnosi się do góry, przesuwa w przód i... jesteśmy w powietrzu.

Rzucania stają się wprost niesamowite. Mimo krótkiej, 20-metrowej linki, często oglądam maszynę holującą z dołu lub z góry.

Mijamy Cieplice, zbliżamy się do Sobieszowa. Rzucania w rotorach bliższych od gór wzrastają. Wreszcie w bezpośredniej odległości od Karkonoszy, po ostatnich bardzo silnych rzucaniach, nastaje zupełny spokój. Jednocześnie wskazówka wariometru, oscylująca dotychczas nieco powyżej zera, wskazuje 2, 3, 4 m/sek wznoszenia. Jesteśmy w zasięgu działania fali.

Ciągnę za gałkę wyczepu. W chwilę później maszyna holująca ostro nurkując ginie z pola widzenia. Szybowiec w locie swobodnym szybko nabiera wysokości.

Strzałka wysokościomierza pełznie w górę: 1 500, 1 700, 2 000 m. Wzrok ogarnia coraz większą przestrzeń. Wyraźnie widać pasmo Sudetów: Góry Izerskie, Karkonosze, Góry Łomnickie... Chwilami z chmur wału halniakowego wyłania się Śnieżka lub Szrenica, by za chwilę znów pokryć się wilgotnym, białym kołnierzem. Na południu, jak okiem sięgnąć, cała Czechosłowacja!

Przypatrując się pięknym widokom, mimo woli zmniejszyłem prędkość, wychodząc z centrum wznoszeń. Drążek nieco do przodu. Wznoszenie początkowo powoli, później coraz szybciej, wzrasta. Wariometr oscyluje około + 4 m/sek wznoszenia. Kurs 240°. Prędkość 90 km/godz.

Podstawa chmury falowej zbliża się coraz bardziej. Wysokość nad lotnisko ponad 3 000 m. W przypływie optymizmu zaczynam myśleć o zrobieniu brakującego mi diamentu wysokościowego, tj. przewyższenia 5 000. Niestety! Nie mam aparatu tlenowego.

Ale czy rzeczywiście nadzieje na diament bez tlenu są złudne? Kilku kolegów zrobiło przecież diamenty wysokościowe bez użycia aparatów tlenowych. Zarówno w chmurach burzowych, jak i na fali.

— Będę próbował i ja!

Tymczasem wysokość wzrosła do 3 500 m. Ogarniają mnie strzępy pierwszej chmury falowej. Postanawiam wznosić się w chmurze z zamiarem jej przebicia. Włączam elektryczny zakrętomierz, zwiększam prędkość do 100 km/godz i utrzymując stały krus 240°, pogrążam się w chmurze.

Lot jest spokojny. Wskazówka wysokościomierza powoli, lecz stale pełznie do góry: 4 000, 4 500 m. Czas dłuży się niemiłosiernie. Mija 10, 15, 20 minut lotu bez widoczności, przy coraz bardziej malejącym wznoszeniu. Zaczynam się zlekka denerwować.

Prędkość!

Otóż to! Prędkomierz na skutek oblodzenia „wysiadł" już od kilku minut. Strzałka jednak utrzymując się na wartości 100 km/godz nie daje poznać właściwej prędkości. Lecz od czego chyłomierz podłużny, którego 0° odpowiada 110 km/godz. Płynnym ruchem drążka zwiększam prędkość lotu i po dalszych kilku minutach chmury jaśnieją, rzedną wreszcie jestem nad pierwszą chmurą falową, jednak daleko w tyle, w słabych wznoszeniach. Po kilkunastu minutach znów dochodzę do czoła chmury falowej. Jestem wysoko ponad nią, na wysokości 5 200 m nad lotniskiem.

Zaczynam odczuwać pierwsze objawy głodu tlenowego, które w połączeniu z niską temperaturą wewnątrz kabiny wyraźnie pogarszają samopoczucie. Przede mną jednak możliwość uzyskania drugiego diamentu do najwyższej odznaki szybowcowej! Skupiam się więc i starając się wykonywać jak najmniej ruchów, wznoszę się wyżej.

Drugą i trzecią chmurę falową mijam nie wchodząc w nie. Brak tlenu daje mi się coraz bardziej we znaki. Paznokcie, dotychczas normalnej barwy, stają się fioletowe, oddech przyśpieszony. Ogarnia mnie rosnące zmęczenie.

Wznoszenia słabną coraz bardziej. Wszelkie poszukiwania nie dają rezultatu. Czas, przy prędkości wznoszenia 0,2 m/sek, dłuży się nieopisanie. W uszach szum. Wysokościomierz, widoczny jak przez mgłę, wskazuje około 6 100 m. Jeszcze chwila, jeszcze kilkaset metrów. **Wskazówka wysokościomierza pełznie niedostrzegalnie: 6 200, 6 300, 6 400 m nad lotnisko. 6 800 nad poziom morza.**

Ile przewyższenia? Proste działanie staje się na tej wysokości trudnym, prawie nierozwiązalnym... Przewyższenia... około 5 300 metrów.

Dosyć!

Niżej!!! Prawa ręka odpycha drążek sterowy, lewa otwiera hamulce powietrzne. Szybowiec niemal pionowo nurkując, wytraca wysokość: 6 000, 5 500, 4 500 metrów.

Drążek płynnym ruchem przyciągam ku sobie. Szybowiec łagodnym łukiem dochodzi do lotu poziomego. Wysokość 4 300 m.

Biorę kurs na lotnisko. Przelatuję nad Karpaczem, mijam po prawej stronie Kowary, nadlatuję nad Jelenią Górę. Pozostałą wysokość, około 3 500 metrów, wytracam w wielu zwitkach korkociągu. Wysokość maleje z prędkością dwudziestu kilku metrów na sekundę: 1 500, 1000, 600 m. Wyprowadzam z korkociągu, wchodzę w strefę manewru do lądowania. Głęboki ślizg i ląduję przy literze T.

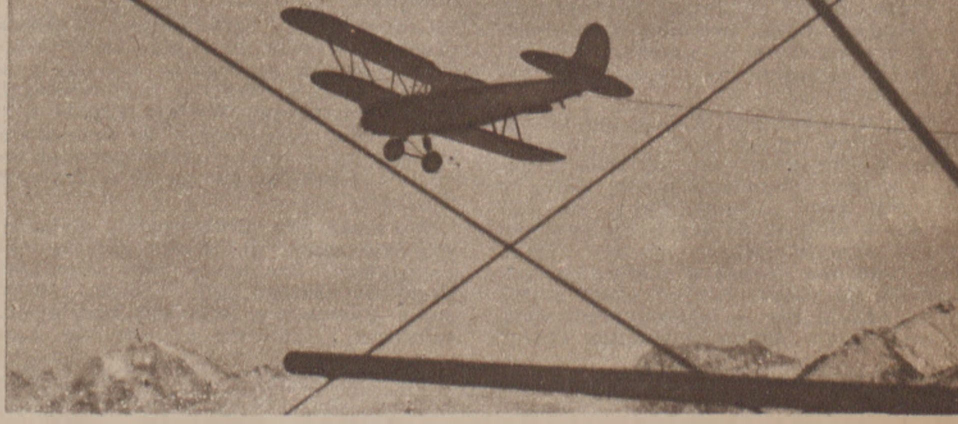
Podbiegają koledzy. Usuwamy maszynę z pola lądowania. Otwieram bagażnik. Rzucam okiem na barografy. Pisały! Zdobyłem diament!

Tymczasem lądują pozostałe szybowce. Zsiniałe od zimna twarze pilotów jaśnieją uśmiechami. Wielu z nich zdobyło warunki do Złotych Odznak. Nasi radzieccy goście, piloci Witalij Simonow i Zoja Mariejewa, ustanowili dwa nowe rekordy ZSRR.

Gwar głosów cichnie. Zabieramy się do hangarowania maszyn i... na samochody. Dzisiejszy dzień dał dobre wyniki. Mimo zmęczenia odjeżdżamy z lotniska ze śpiewem na ustach.

Zapada zmrok...

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI, pil. szyb.



Nr 9

SKRZYDŁA I MOTOR

MAŁEGO LOTNICTWA

ZBLIŻA się koniec roku kalendarzowego 1952. Nadszedł czas, aby podsumować tegoroczne osiągnięcia poszczególnych modelarzy i zespołów. Nadszedł czas aby zastanowić się co w roku bieżącym było dobrze wykonane, a co źle.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej postanowił w roku bieżącym wyróżnić najlepiej pracującą modelarnię proporcem przechodnim. W chwili gdy piszemy te słowa komisja rozstrzyga, która modelarnia LL zasłużyła na wyróżnienie, który zespół modelarzy pracował w roku bieżącym najlepiej.

W „konkurencji" o tytuł najlepszych biorą udział modelarnie prawie wszystkich okręgów LL, które przesłały do dnia 15 listopada br. pełne sprawozdania ze swojej działalności.

Warunkiem uzyskania pierwszego, zaszczytnego miejsca i proporca były między innymi: wykonanie planu szkoleniowego, sprawozdawczość, ilość i jakość wykonanych modeli, ilość pierwszych miejsc na zawodach okręgowcyh i ogólnokrajowych.

W następnym numerze będziemy już mogli podać najlepszą modelarnię LL, a obecnie warto pomyśleć, aby w roku przyszłym wprowadzić oficjalnie współzawodnictwo między modelarniami i wyniki, uzyskiwane np. co kwartał, publikować.

Do tej pory współzawodnictwo w pracy prowadzone było na własnym podwórku bardziej aktywnych okręgów LL, brak natomiast było szerokiej akcji w skali ogólnokrajowej.

Jeśli dzisiaj jesteśmy świadkami wspaniałych osiągnięć górników, hutników i pracowników przemysłu lotniczego, wiemy, że osiągnięcia te zawdzięczamy szeroko prowadzonemu współzawodnictwu i niegasnącemu długofalowemu napływowi zobowiązań, które podnoszą zarówno jakość, jak i ilość produkcji. Modelarze jako przyszli pracownicy lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nie powinni pozostawać w tyle i od najmłodszych lat swojego życia zapoznawać się ze współzawodnictwem.

W roku 1953 nie powinno zabraknąć ani jednego młodego lotnika, ani jednej modelarni w masowym współzawodnictwie.

(L.)

MODELE LATAJĄCE NA UWIĘZI (1)

Modele latające na uwięzi — to dziedzina dająca duże pole do działania dla młodych konstruktorów. Piszę — konstruktorów, dlatego by podkreślić, że model latający nie jest zabawką, że od prawidłowego rozwiązania konstrukcyjnego zależy sprawność działania małego samolotu, że z punktu widzenia mechaniki lotu jest to maszyna nie mniej odpowiedzialna niż jakakolwiek inna spełniająca swoje zadanie w przemyśle czy transporcie. Dlatego, przy konstruowaniu modeli nigdy nie należy lekceważyć podjętego zadania, bo tylko właściwe i poważne podejście konstrukcyjne gwarantuje powodzenie w pracy i chroni od niepowodzeń i smutnych rozczarowań.

Spotkałem się nieraz ze zdaniem niektórych modelarzy, że silnik jest najważniejszy, a model — nie musi być specjalny, i tak poleci jak kamień na sznurku. Czemu przypisać należy smutny nieraz obraz na zawodach, że z pewnej ilości zgłoszonych do zawodów modeli na uwięzi, poprawne loty wykonuje zaledwie niewielki procent. Co na to modelarze? Tłumaczą to zwykle tym, że: „Silnik nawala, słaby — wzdychają — ach, żeby mieć mocny silnik! Po co robić modele na uwięzi zaopatrzone w krajowe silniczki. Jeżeli ktoś posiada lepszy silnik — zwycięży na pewno".

Czy takie podejście jest słuszne? Czy w takim razie należy opuścić ręce i tym sposobem tłumaczyć wstręt do pióra i do matematyki? Należy stwierdzić, że u nas przeważają silniczki produkcji krajowej i wcale nie są złe, trzeba je tylko umieć regulować. Każdy silnik jest dobry, jeżeli się o niego dba. Nie mam absolutnie intencji zaprzeczać znaczenia silnika dla osiągów modeli na uwięzi, ale nie można do zagadnienia podchodzić jednostronnie i po prostu po omacku.

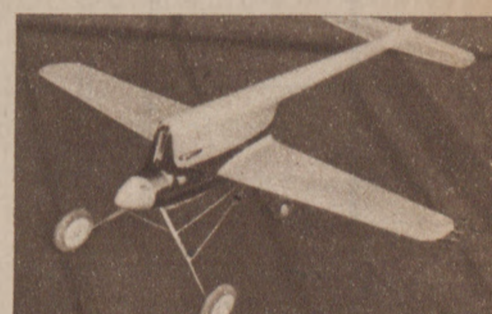
Jak już wspomniałem modele na uwięzi dają szerokie możliwości modelarzom. Duże obciążenie powierzchni nośnej pozwala na zastosowanie mechanizacji w bardzo szerokim zakresie, skorupowej budowy itp, a już specjalny urok posiada model redukcyjno-latający przez możność wiernego odtworzenia sylwetki i detali rzeczywistego samolotu.

Mamy dobry krajowy sprzęt silnikowy i dopóki wybór silniczków się nie zwiększy, musimy baczną uwagę zwrócić na sam płatowiec i jego własności, by jak najlepiej wykorzystać silnik, szczególnie gdy nie ma on zbyt dużej mocy. Sposoby konstruowania i obliczania które będę podawał nie stanowią żadnej rewelacji, chodzi mi tylko o to, że wiele rzeczy się zna, mówi się o nich, posiadamy już przecież spory dorobek wydawnictw modelarskich, ale nie wszyscy potrafią z nich korzystać w praktyce i dostosować do potrzeb modelu na uwięzi.

Postaram się w oparciu o prace już publikowane jak i w oparciu o doświadczenia własne, dać pewien skromny pogląd na zagadnienia konstrukcji i obliczeń modeli na uwięzi w myśl zasady: przez dokładne poznanie praw lotu do słusznych i celowych wniosków, do coraz lepszych wyników.

(c.d.n.)

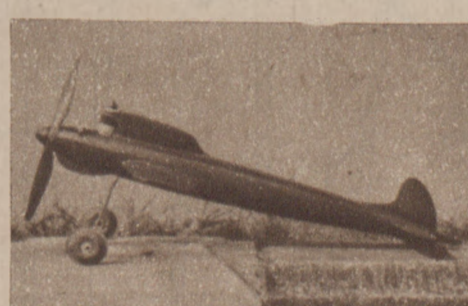
WIESŁAW SCHIER



Model szybkościowy na uwięzi konstrukcji B. Deglera.



Model redukcyjno-latający na uwięzi konstrukcji W. Schiera.



Model szybkościowy na uwięzi konstrukcji Węgra Krizsmy Gyula, uczestnika zawodów międzynarodowych w Poznaniu w roku 1951.



Model szybkościowy konstrukcji W. Schiera

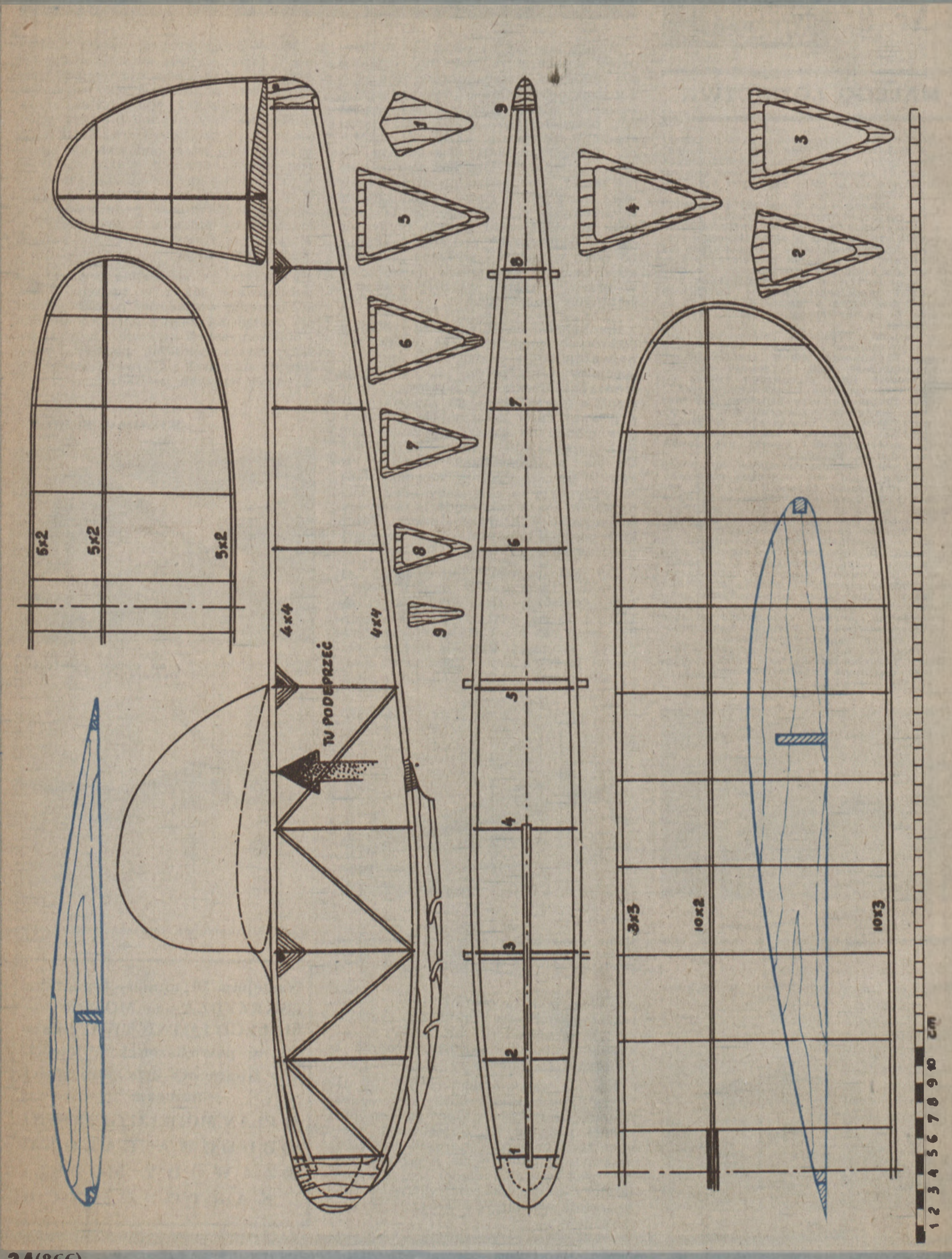
Model na uwięzi konstrukcji W. Schiera



Następny 10 numer tygodnika „SKRZYDŁA i MOTOR — MAŁEGO LOTNICTWA" ukaże się w powiększonej objętości. Oto fragmenty z bogatej treści numeru:

- **PLAN MODELU GUMÓWKI**
- **BUDOWA BALONU**
- **ZAWODY MODELI KARTONOWYCH**

••KALISZ••



5x2
5x2
5x2
4x4
4x4
TU PODEPRZEĆ
3x3
10x2
10x3
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 cm

MODEL SZYBOWCA „KALISZ"

W październiku bieżącego roku byliśmy w Kaliszu. Mieliśmy przy okazji możność zapoznania się z osiągnięciami i brakami miejscowej modelarni LL. W toku rozmowy z kierownikiem modelarni dowiedzieliśmy się, że właściwie wszystko jest w porządku, tylko przydałoby się kilka stołów i... plan jakiegoś szybowca przejściowego po „Żaku" i szkolnej gumówce. Na pamiątkę pobytu przedstawicieli redakcji w Kaliszu nazwaliśmy model specjalnie przeznaczony dla tamtejszych modelarzy „Kalisz".

Przypuszczamy, że zamieszczając plan „Kalisza" przyjdziemy z pomocą młodym konstruktorom nie tylko z tego miasta, ale i całego kraju. Dotychczas bowiem bardzo mało planów modeli latających znajduje się w terenie, a szczególnie modeli tzw. przejściowych. *(RED.)*

Plan modelu podany jest w około dwu i pół krotnym zmniejszeniu. Przy wykonywaniu dokładnego rysunku warsztatowego trzeba posługiwać się podziałką umieszczoną na spodzie rysunku. Model jest stosunkowo łatwy do wykonania przy zastosowaniu najprostszych materiałów. Kadłub w zależności od stopnia zaawansowania wykonawcy może być wykonany systemem rozpórkowym lub tak jak zaznaczono na planie — wręgowym. Oczywiście łatwiej jest zbudować kadłub jako rozpórkowy. Kadłub ma przekrój trójkątny, jest więc przy swojej niewielkiej długości dostatecznie wytrzymały. W przedniej i w tylnej części kadłuba znajdują się sosnowe grzybki. Przedni grzybek jest drążony dla umieszczenia ołowiu wyważającego model. Do spodniej części kadłuba przyklejona jest płoza, która ma wycięte trzy zaczepy startowe dostosowane do różnych prędkości wiatru. Dużym ułatwieniem przy składaniu kadłuba jest jego płaski grzbiet. W miejscach zamocowania skrzydeł i stateczników znajdują się wystające z boków kadłuba kołeczki, o które zaczepiamy pasmo gumy mocującej skrzydła.

Skrzydła są jednodźwigarowe i umieszczone na kadłubie z możnością dokładnej regulacji. Przy wyważaniu należy skrzydła podpierać w miejscu oznaczonym strzałką, to jest w 1/4 głębokości licząc od tylnej krawędzi.

Profile skrzydeł i statecznika poziomego podane są w wielkości naturalnej. Profil statecznika pionowego należy wykonać możliwie cienki — symetryczny. Należy zwrócić uwagę, że stateczniki poziomy i pionowy tworzą jedną całość umocowaną gumą do kadłuba. Łuki skrzydeł i stateczników należy lamelować, to jest sklejać z cienkich listewek sosnowych wygiętych nad płomieniem lampki spirytusowej lub świecy.

Poza zasadniczymi rozmiarami listewek nie podano innych wymiarów, gdyż zależne to jest od posiadanego materiału. Wymiary na planie mają jedynie znaczenie orientacyjne, wynikające ze względów wytrzymałościowych.

Wszystkim modelarzom życzymy dobrych wyników w pracy. Prosimy o Wasze uwagi odnośnie modelu i trudności wykonania.

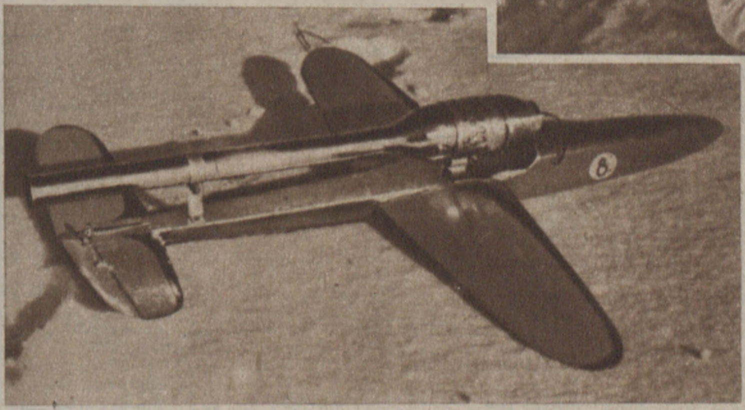
U MODELARZY BRATNICH WĘGIER

Młodzież Węgierskiej Republiki Ludowej zajmuje się z zapałem małym lotnictwem. Konstrukcje węgierskich modeli cechuje staranne opracowanie wszelkich, nawet najdrobniejszych szczegółów.

O tym, że nie tylko chłopcy interesują się modelarstwem może przekonać nas zamieszczone obok zdjęcie uczennicy jednej ze szkół budapeszteńskich, która wykonała model silnikowy na letnim obozie pionierskim.

Poniżej: model szybkościowy na uwięzi z napędem odrzutowym startuje równie dobrze z podłoża pokrytego śniegiem.







SILNIK MOTO-ODRZUTOWY!?

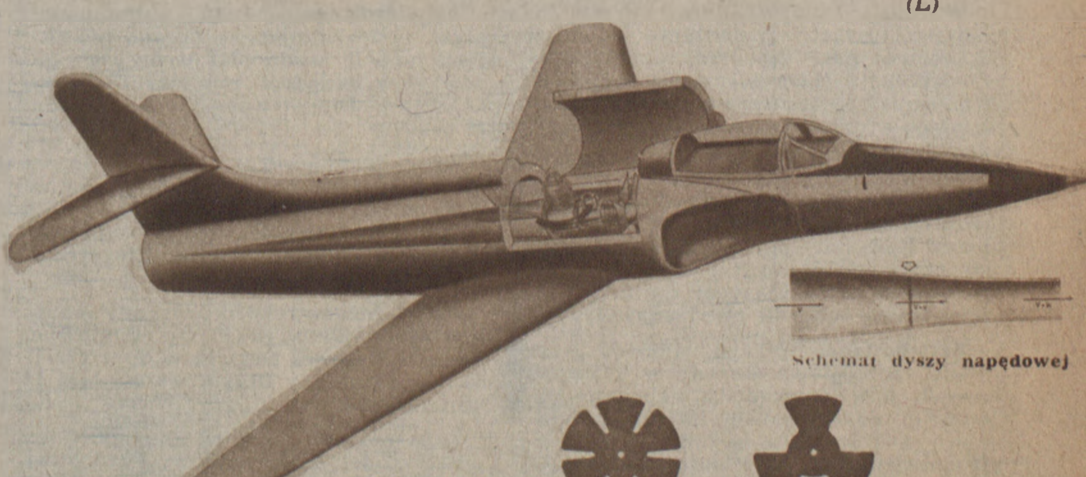
Zasada działania silnika moto-odrzutowego (nazwijmy go tak w odróżnieniu od innych silników odrzutowych) polega na różnicy ciśnień i specyficznego rozkładu prędkości powietrza w odpowiednio ukształtowanej dyszy. Powietrze wpadając do większego otworu dyszy ma pewną prędkość. W miejscu przewężającym się następuje pewne zwiększenie prędkości, tak, że powietrze wylatując z dyszy ma poważny przyrost prędkości.

Jeśli w średnim przewężeniu dyszy umieścimy turbinę np. mały wentylator napędzaną silnikiem (co spowoduje jeszcze dodatkowy przyrost prędkości) to możemy sprawić, że końcowy przyrost prędkości będzie na tyle duży, że stworzy pewną siłę odrzutu przeciwną do kierunku lotu.

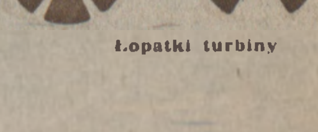
Dobierając odpowiedni silnik, odpowiednią turbinę i obliczając przekrój i długość dyszy napędowej jesteśmy w stanie konstruować ciekawe modele stwarzając nowe możliwości małemu lotnictwu. Przykład zastosowania tego rodzaju silnika pokazano na rysunku, gdzie widzimy silnik samozapłonowy z turbiną. Silnik umieszczony jest w szczelnej dyszy. Dojście do silnika stanowi szczelna osłona (wycinek dyszy). Podane obok sylwetki turbin ilustrują jedne z wielu możliwości wykonawczych.

Sądzić należy, że nasi konstruktorzy zainteresują się bliżej zarówno stroną teoretyczną jak i praktyczną omawianego typu silnika.

Może podanie kilku słów zachęty w naszym tygodniku pobudzi do samodzielnej pracy. Oczekujemy, Koledzy, na wyniki Waszych obliczeń i prób. *(L)*



Schemat dyszy napędowej



Łopatki turbiny

Ogólny widok modelu z nowym rodzajem napędu.

REGULAMIN XVII OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW MODELI LATAJACYCH

(dokończenie

Jako największą czołową powierzchnię kadłuba przyjmuje się tam, gdzie jest to możliwe, powierzchnię największego rzeczywistego przekroju kadłuba (w wodnopłatach nie wlicza się pływaków). W przypadkach bardziej skomplikowanych, gdzie skrzydła przechodzą w kadłub bez wyraźnego miejsca przenikania, powierzchnię czołową oblicza się w ten sposób, że prowadzi się pionowo dwie proste równoległe, styczne do koła wpisanego w największy poprzeczny przekrój kadłuba. Proste określają szerokość kadłuba.

§ 17. **Dopuszczalne źródła siły napędowej**

Napęd gumowy jest to napęd uzyskany wskutek skręcania lub naciągania sznurów gumowych. Napęd gumowy powinien znajdować się wewnątrz kadłuba (ów), względnie pokrycia.

Silnik tłokowy — silnik którego moc uzyskuje się wskutek spalania mieszanki działającej na jeden lub kilka tłoków wykonujących w cylindrze ruchy zwrotne. Największa dopuszczalna objętość skokowa silniczka lub silniczków zastosowanych do napędu nie może przekraczać 10 cm³.

VII. Przepisy startowe

§ 18. Każdy zawodnik powinien umieć uruchomić i wyregulować swój silnik, nakręcić napęd gumowy, a przy szybowcach obsługiwać urządzenia startowe.

§ 19. Modele wszystkich kategorii wykonują po trzy starty z miejsca wyznaczonego przez komisję startową.

Modele kategorii A wykonują starty z holu o długości nie przekraczającej 100 m, przy czym wolno stosować wstawkę rozciągliwą długości 1 metra.

Do startu szybowca można używać różnych urządzeń, jak wyciągarki, bloczki pojedyncze, wielokrotne itp.

Modele kat. B i C wykonują starty z deski startowej, której wysokość od ziemi nie może przekraczać 30 cm.

Kat. D i E wykonują starty z wody. Wyjątek stanowią starty modeli kat. F, gdzie rodzaj startu ustala komisja zawodów.

§ 20. Start modelu musi się odbyć w ciągu 5 minut od momentu wywołania zawodnika na start. W razie nie wystartowania, lot modelu liczy się jako zero.

Jeżeli w normalnym locie model napotyka przeszkodę, w promieniu 20 m od miejsca startu, lot na żądanie zawodnika może być powtórzony. Trzy nieudane starty liczą się za jeden start z punktacją 0.

Start po niedanym locie musi się odbyć w ciągu następnych 5 minut.

§ 21. Oficjalnie lot zostaje zaliczony o ile model pozostawał w powietrzu 10 lub więcej sekund.

§ 22. Próba lotu z wynikiem zero czyli unieważnienie lotu zachodzi także w następujących wypadkach:

a) jeżeli model został przy starcie popchnięty.

b) jeżeli jakakolwiek część modelu lub urządzeniu ułatwiającego oderwanie się zostanie zgubiona lub odczepiona podczas startu czy lotu, nawet w wypadku kiedy nastąpiło to nieumyślnie.

c) jeżeli zawodnik po przeprowadzonej kontroli zmienił cechy charakterystyczne modelu, wymagane przez regulamin.

VIII. Ocena lotu

§ 23. Za konkurencję w zawodach ustala się długotrwałość lotu mierzoną w sekundach, ograniczoną do 300 sek.

Lot powyżej 300 sek. nie będzie mierzony, wyjątek stanowią loty zgłoszone do rekordu, gdzie mierzone są wszystkie możliwe wyczyny. Czas startów do prób bicia rekordu ustala komisja Zawodów.

§ 24. Modele kat. E i C będą klasyfikowane wg całkowitego czasu lotu, przy czym czas pracy silnika nie może przekraczać 20 sek.

IX. Ocena miejsc

§ 25. Do oceny wyników uzyskanych przez zawodników w kat. A, B, C, D i E posłuży suma czasów trzech lotów każdego modelu. W wypadku równych wyników decyduje pełny czas trzeciego lotu.

Kolejne klasyfikowane miejsce w kat. F oceniać będzie komisja na podstawie skali ocen.

X. Punktacja zespołowa

§ 26. Dla podkreślenia znaczenia pracy zespołowej oraz odpowiedniego przygotowania ekipy zależnego od opieki i zainteresowania roztaczanego przez ZOLL ustala się i wprowadza punktację zespołową.

§ 27. Jako podstawę do oceny klasyfikacji zespołowej przyjmuje się sumę punktów uzyskanych przez zawodników danej ekipy za starty w grupie I i II.

§ 28. Za podstawę do punktacji przyjmuje się następującą skalę ocen:

Szybowce normalne	1 sek — 1 pkt.
Szybowce bezogonowe	1 sek — 1,5 pkt.
Modele z napędem silnikowym i gumowym o układzie normalnym	1 sek — 1,25 pkt.
Modele z napędem silnikowym i gumowym o układzie bezogonowym	1 sek — 1,8 pkt.
Wodnopłaty z napędem silnikowym i gumowym o układzie normalnym	1 sek — 1,3 pkt.
Wodnopłaty z napędem silnikowym i gumowym o układzie bezogonowym	1 sek — 1,9 pkt.
Modele specjalne	
Skrzydłowce (ornitoptery)	1 sek — 1,25 pkt.
Śmigłowce (helikoptery)	1 sek — 2,5 pkt.
Wiatrakowce (autożyra)	1 sek — 1,25 pkt.

Sterowane na odległość i automatycznie — punkty za czas lotu wg. powyższego wykazu plus dodatek wg. osobnej skali ocen.

§ 29. Suma punktów zdobytych przez daną ekipę zawodników we wszystkich kategoriach i grupach określa jej miejsce w punktacji zespołowej.

§ 30. Do dnia 30 września 1953 r. nie wolno do niniejszego regulaminu wprowadzać żadnych zmian lub poprawek.

XI. Nagrody

§ 31. Za zdobyte miejsce w poszczególnych kategoriach zostaną przyznane nagrody indywidualne i zespołowe. Za zdobycie miejsc zespołowych w poszczególnych kategoriach przyznaje się przejściowe nagrody oraz w ogólnej punktacji proporce przechodnie.

Wykaz nagród podany będzie w pierwszych dniach zawodów.

XII. Kierownictwo i Komisja Zawodów.

§ 32. Jako najwyższy czynnik regulujący przebieg zawodów — ZG LL powołał Główną Komisję Zawodów (GKZ). GKZ opracowuje i dokonuje:

a) program zawodów

b) otwarcia zawodów

c) wydawania zarządzeń i instrukcji celem zapewnienia należytego przebiegu zawodów

d) zatwierdzenia wyników dnia

e) rozstrzygnięcia reklamacji

f) przerwania lub przedłużania zawodów

g) rozdziału nagród

h) ustalenia najlepszych wyników i ewentualnego zgłoszenia ich do ARP jako rekordów międzynarodowych lub krajowych

i) wręczenia nagród i zakończenia zawodów.

§ 33. ZG LL powołał kierownictwo zawodów, do którego obowiązków należy:

a) należyte przygotowanie oraz wydawanie niezbędnych zarządzeń i instrukcji celem sprawnego przebiegu zawodów

b) zabezpieczenie przygotowania sprzętu i przyrządów.

§ 34. W skład komisji startowej wchodzą osoby powołane i zatwierdzone przez ZG LL, będące komisarzami sportowymi ARP. Do obowiązków komisji sportowej należy:

a) przeprowadzenie startów,

b) ocena lotów modeli,

c) ustalenie wyników startów.

§ 35. Powołuje się komisję techniczną zawodów, do której obowiązków należy:

a) pomiar techniczny modeli,

b) porównanie danych z regulaminem.

§ 36. Zawodnicy muszą się bezwzględnie podporządkować wszystkim zarządzeniom GKZ jak również komisjom startowej i technicznej. Niestosowanie się do zarządzeń powyższych czynników oraz do niniejszego regulaminu powoduje wykluczenie zawodnika z zawodów.

SAMODZIELNA SEKCJA MODELARSTWA LOTNICZEGO ZG LL

BIULETYN (Nr 4) KOMISJI SPORTOWEJ ARP — SEKCJA MODELARSTWA LOTNICZEGO.

W dniu 14 listopada 1952 r odbyło się kolejne, czwarte posiedzenie Komisji Sportowej ARP (Sekcja Modelarstwa Lotniczego). Na posiedzeniu rozpatrywano następujące sprawy:

Rekord w kategorii modeli bezogonowych na uwięzi w klasie I zdobyty przez model Renaty Górskiej, nie został zatwierdzony z powodu pewnych rozbieżności dokumentacji z wymaganiami Kodeksu Sportowego FAI. Komisja postanowiła zaprosić ob. Górską na najbliższe zawody celem umożliwienia jej pobicia rekordu międzynarodowego

Zatwierdzono rekord zdobyty przez model **Stanisława Żurada w kategorii modeli bezogonowych z napędem gumowym** na Zawodach Międzynarodowych w Kobylnicy w dniu 4.IX.51 r. **Długotrwałość lotu 2 min 30 sek.** Na podstawie zatwierdzenia powyższego rekordu **przyznano Stanisławowi Żuradowi odznakę wyczynową z wieńcem brązowym** (Nr kolejny 9).

Zatwierdzono rekord ustanowiony przez model **Stanisława Żurada w kategorii modeli wodnopłatowców bezogonowych z napędem gumowym** w dniu 7.IX.51 r. **Długotrwałość lotu 7 min. 18 sek.**

Zatwierdzono rekord uzyskany przez model **Henryka Zawala** na Międzynarodowych Zawodach w Kobylnicy, dnia 6.IX.51 r. **w kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym. Długotrwałość lotu 8 min 42,3 sek.**

Zatwierdzono rekord uzyskany modelem wodnopłatowca z nap. gumowym przez **Bolesława Deglera** w dniu 27.VII 52 r. w Poznaniu. **Długotrwałość lotu 12 min 19,8 sek.**

Zatwierdzono rekord ustanowiony przed model **Maksymiliana Październiorka w kategorii modeli bezogonowych** na XVII OZML dnia 12.VIII.52 r. **Długotrwałość lotu — 12 min 19,8 sek.** M. Październiorkowi przyznano odznakę wyczynową z wieńcem brązowym (Nr kolejny 10).

Wyróżniono wyczyn modelu szkolnego **Edwarda Rusina** dokonany w dniu 25.VIII.52 r. w czasie prób w Cieszynie. **Długotrwałość lotu 33 min 15 sek. Henrykowi Grabowskiemu przyznano warunek czasowy do odznaki wyczynowej z wieńcem brązowym** za czas lotu 12 min 53 sek ustanowiony modelem z napędem silnikowym w dniu 15.VIII.52 r.

Dla Białostockiego i Krakowskiego Okręgu Ligi Lotniczej komisja zatwierdziła dodatkowych komisarzy sportowych w/g pon. zestawienia:

Okręg Białostocki

1) Nowikowski Lech, 2) Arasimowicz Józef, 3) Olejniczak Bolesław, 4) Trębicki Janusz, 5) Ossowski Jerzy, 6) Andruszkiewicz Stanisław, 7) Ancewicz Marian.

Okręg Krakowski

1) Samek Andrzej, 2) Piątek Ludwik, 3) Kemer Kazimierz, 4) Janiczek Stanisław. 5) Szuba Bogdan, 6) Faulhaber Ryszard.

Przewodniczący Komisji Sportowej ARP
EDMUND STANIEWSKI

„METEOROLOGIA NA USŁUGACH LOTNICTWA“

Nakładem P. P. „Wydawnictwa Komunikacyjne“ ukazała się na półkach księgarskich niezmiernie wartościowa i potrzebna książka pt. „Meteorologia na usługach lotnictwa“ — Czesława Szczecińskiego.

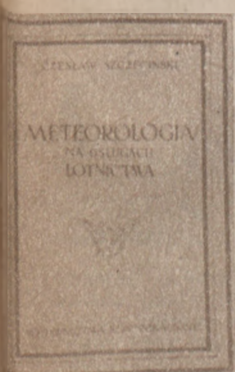
Oto co czytamy we wstępie: „Książka zawiera podstawowe wiadomości z dziedziny meteorologii ogólnej ze szczególnym rozwinięciem zagadnień dotyczących przewidywania pogody (meteorologia synoptyczna).

Oprócz tego w książce są omawiane zagadnienia meteorologii w zastosowaniu do lotnictwa. Statystyka lotniczo - meteorologiczna i wykresy stanowią materiał pomocniczy dla potrzeb nawigacji i zabezpieczenia ruchu lotniczego.

Książka może służyć za lekturę pomocniczą dla personelu latającego oraz za podręcznik dla szkolenia nawigatorów, pilotów i obserwatorów lotniskowej służby meteorologicznej, a także techników meteorologów i synoptyków.“

Przeszło dwa lata pracował Czesław Szczeciński — wychowawca licznych zastępów pracowników służby meteorologicznej, wykładowca i metodyk na kursach nawigatorów czy pilotów, nad swym dziełem. Przeszło trzydziestoletnia praktyka w dziedzinie obsługi meteorologicznej lotnictwa oraz szkolenia personelu latającego i obsługi meteorologicznej pozwoliła autorowi znaleźć najodpowiedniejszą formę badania całokształtu zagadnień meteorologicznych.

Zawierająca 450 stron druku książka Czesława Szczecińskiego podzielona została na cztery zasadnicze części: Meteorologię ogólną, meteorologię synoptyczną, meteorologię na usługach lotnictwa i statystykę meteorologiczna (wykresy i tablice pomocnicze).



Liczne ilustracje fotograficzne, czarnobiałe i barwne, oraz wielkie bogactwo rysunków schematycznych, pozwalają czytelnikowi, uzmysłowić sobie zarówno przebieg zjawisk meteorologicznych, jak i ich wygląd, co w połączeniu z niezwykle prostym opisem czyni książkę, mimo jej znacznego ciężaru gatunkowego przyjemną w czytaniu. Nakład 2 000 egz., cena 46 zł. Na szczególne podkreślenie zasługuje staranne wydanie tego tak cennego podręcznika przez „Wydawnictwa Komunikacyjne“.

A. M.

„NA FALACH HALNIAKOWYCH“

Znany szybownik pil. **Adam Zientek** opracował podręcznik dla pilotów szybowcowych pt. **„NA FALACH HALNIAKOWYCH“**. Podręcznik, wydany w ramach biblioteki szybowcowej Ligi Lotniczej, posiada 112 stron i zawiera 48 rysunków. Cena podręcznika, który ukazał się w nakładzie 2 000 egzemplarzy, wynosi 10 zł.

Na treść pracy Zientka składa się garść wiadomości o „halniaku“ i powstawaniu fali, o chmurach falowych, rotorach i tzw. murze halniakowym. Część druga podręcznika dotyczy zasad latania na fali.

W części trzeciej omawia autor fale halniakowe występujące w Polsce. Autor porusza też sprawę niewykorzystanych jeszcze możliwości jakie mogą dać Tatry ze swą doskonałą bazą w Nowym Targu.

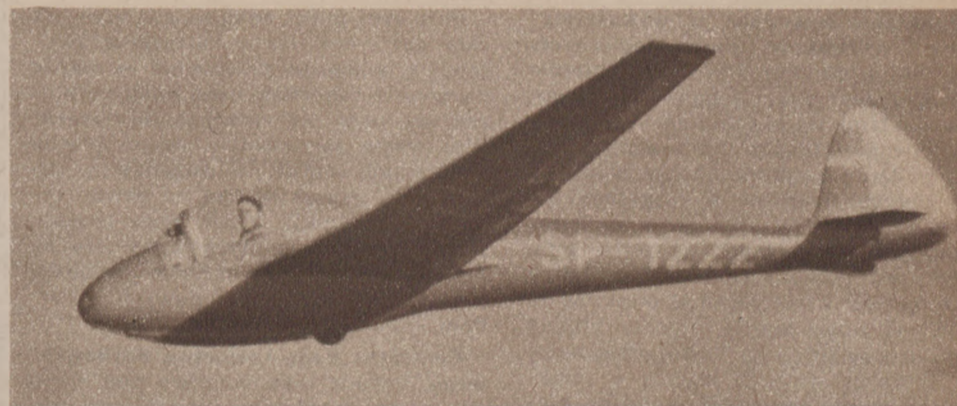
W części dalszej omówione są fale halniakowe i wykorzystanie ich za granicą. W części ostatniej rozważa autor istniejące problemy falowych lotów wysokościowych.

Podręcznik napisany jest popularnie z przeznaczeniem dla młodych pilotów szybowcowych. Książka ujmuje wszechstronnie zagadnienie lotów falowych i przyczyni się niewątpliwie do dalszego ich rozwoju i rozpowszechnienia. Praca A. Zientka ze względu na swój aktualny temat i wszechstronność potraktowania jest cenną pozycją nawet w skali międzynarodowej.

R.

HOMOLOGUJEMY SZYBOWIEC ·6·

A. ABŁAMOWICZ i A. ZIEMIŃSKI



PRZECIĄGNIĘCIA I KORKOCIĄG

PRÓBY przeciągnięć i korkociągów są w odróżnieniu od innych lotów pomiarowych próbami efektownymi i ciekawymi nawet dla laika. Ważność ich jest niezwykle duża, gdyż w grę wchodzi bezpieczeństwo załogi szybowca. Wyniki tych prób są raczej jakościowe, chociaż i tutaj niektóre zależności dają się ująć liczbowo.

Przejdźmy do opisu wykonywania przeciągnięć. W zakres badań wchodzą zarówno przeciągnięcia statyczne jak i dynamiczne. Próby — zwłaszcza pierwsze — wykonujemy ze względów bezpieczeństwa na znacznej wysokości. Program badania przeciągnięć obejmuje określenie zachowania się szybowca zarówno w miarę zbliżania się do przeciągnięcia jak również podczas i po przeciągnięciu. Ważnym jest, by szybowiec ostrzegał pilota o zbliżającym się przeciągnięciu. Ostrzeżeniem tym jest najczęściej albo trzepotanie usterzenia, albo też utrata sterowności poprzecznej, czy też ogólne pogorszenie się sterowności.

Zachowanie szybowca w czasie i po przeciągnięciu (w zależności od położenia sterów) charakteryzują: przechylenie przy zwaleniu się, pochylenie po przeciągnięciu oraz utrata wysokości na wyprowadzenie.

Ocenie podlegają ponadto trudności związane z wyprowadzeniem szybowca po przeciągnięciu oraz tendencje do wchodzenia w korkociąg.

Zakres badania samego korkociągu jest bardzo obszerny. Próby rozpoczynanamy od ustalenia najskuteczniejszego sposobu wprowadzenia szybowca w korkociąg. Gdy to już wykonaliśmy przechodzimy do określenia zachowania się szybowca w samym korkociągu. Przede wszystkim stwierdzić musimy, czy charakter wykonywanego przez szybowiec korkociągu jest ustalony. Jeśli tak, to przystępujemy do dokładnego określania go. Aby to było możliwe musimy zmierzyć czas trwania korkociągu, stratę wysokości na zwitkę, prędkość w korkociągu, przyspieszenie, a także pozycję szybowca.

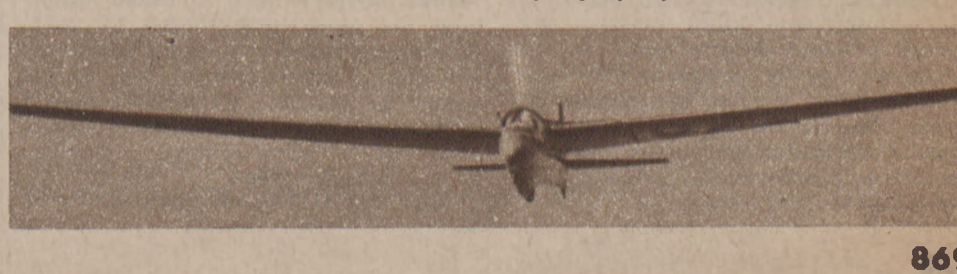
Bardzo ważnym etapem badania korkociągu jest określenie wpływu położenia sterów. Zwłaszcza położenie lotek często bardzo znacznie zmienia właściwości korkociągu. Dlatego też musimy między innymi ustalić czy zgodne lub przeciwne wychylenie lotek nie powoduje niebezpieczeństwa przejścia szybowca w płaski korkociąg.

W miarę wykonywania prób ustalamy również najskuteczniejszy sposób wyprowadzenia, zwracając specjalną uwagę na opóźnienie przy wyprowadzaniu oraz utratę wysokości potrzebną na przejście do lotu poziomego. Ale to jeszcze nie wszystko. Jak ogólnie wiadomo, duży wpływ na właściwości szybowca w korkociągu ma położenie środka ciężkości, który może dawać tendencje do rozpłaszczania się korkociągu. Dlatego też próby wykonujemy dla całego użytkowego zakresu położeń środków ciężkości. Skrajne przednie i skrajne tylne położenie realizujemy przez umieszczenie na przodzie lub tyle szybowca odpowiednich ciężarków.

Ciężarkami tymi są zwykle woreczki z piaskiem tak zamocowane, by pilot w razie niebezpieczeństwa mógł piasek wysypać, powodując tym samym przesunięcie środka ciężkości w korzystniejsze położenie.

Próby korkociągów są bardzo uciążliwe, gdyż obserwacji i pomiarów dokonywać musimy w czasie samego korkociągu, a szybka strata wysokości, nienormalne położenie i wirowanie połączone z przyspieszeniem nie sprzyjają temu.

Na tym kończymy krótki cykl artykułów na temat homologacji i prosimy Czytelników o wypowiedzenie się czy tego typu artykuły są dla wszystkich zrozumiałe. Musimy zaznaczyć, że opisaliśmy stosunkowo wąski zakres homologacji, nie chcąc poruszać zagadnień zbyt specjalnych.



O SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

(dokończenie)

Punktacja zawodów, a wykorzystywanie warunków meteorologicznych. Kol. Stanisław Skrzydlewski słusznie zaproponował zmianę punktacji zawodów. Dodamy tu, że takie czy inne dawkowanie punktów za poszczególne elementy danej konkurencji nie pozostaje bez wpływu na pełne wykorzystywanie przez zawodników warunków meteorologicznych, istniejących na trasie lotu. Gdyby np. podczas IX KZS zawodnicy otrzymywali właściwą ilość punktów za prędkość, to na pewno niejeden piękny wyczyn szybkościowy byłby ustanowiony. Widzimy więc, że zmiany w punktacji zawodów muszą iść w takim kierunku, aby wysoko premiować te elementy, które w danych warunkach meteorologicznych powinny być przede wszystkim wykorzystywane przez zawodników. W przeciwnym razie warunki pogodowe będą przez zawodników rozmyślnie niewykorzystywane w 100%, ze szkodą dla poziomu zawodów.

Rekordy należy bić na obozie wyczynowym. Podczas zawodów każdy z pilotów ma na celu nie bicie rekordów lecz osiągnięcie czołowego miejsca, dlatego rekordowe wyniki padają raczej na marginesie walki o pierwszeństwo. Jeżeli mimo to podczas KZS pada duża ilość rekordowych wyników w stosunku do wyczynów całorocznych, to wpływa na to między innymi brak odpowiednich warunków podczas sezonu lotnego. Wydaje się, że gdyby na wzór wyczynowych obozów falowych został co najmniej raz na rok zorganizowany **wyczynowy obóz w terenie płaskim** dla lotów na prądach termiki, wówczas można z całą pewnością twierdzić, że zostanie zdetronizowana olbrzymia większość dotychczasowych rekordowych wyczynów i to nie tylko na skalę krajową, ale częściowo i na międzynarodową.

Na takim obozie wyczynowym musi być jednak skupiona na okres 4—6 tygodni wakacyjnych cała czołówka szybowcowa, muszą być zapewnione odpowiednie warunki techniczne (obsługa, hol) oraz obsługa meteorologiczna, zorganizowana na poziomie pełnego biura pogody, tj. analogiczna do obsługi KZS. Korzyści ze zorganizowania proponowanego obozu są oczywiste. Podczas KZS w przypadku zaistnienia pewnych warunków na szybkościową trzechsetkę wszystkie maszyny muszą być skierowane na tę trasę, tymczasem na proponowanym obozie wyczynowym można będzie w takim przypadku skierować na przykład 3—4 „kosynierów" na setkę, tyluż na trzechsetkę oraz zaryzykować wypuszczenie kilku maszyn na dłuższy przelot. Można więc będzie wykonywać próby uzyskania rekordowych wyników w kilku konkurencjach naraz. Nie będzie się również tracić wspaniałych nieraz warunków wskutek niemożności ściągnięcia jednego czy dwóch pilotów.

Poza tym piloci będą mogli latać „na cały gaz", bez obawy utracenia zwycięstwa, a wprost przeciwnie — szanse na pobicie rekordów będą mieli ci, którzy nie będą się grzebać na trasie. Wprawdzie za każdym razem pewna ilość z nich siądzie nie osiągnąwszy celu, reszta jednak uzyska na pewno rekordowe wyniki. Obóz tego rodzaju prawie na pewno przesunąłby nas na 3-cią, a nawet 2-gą pozycję w ilości posiadanych międzynarodowych rekordów kobiecych i męskich.

Centralna Rada Lotnictwa Szybowcowego. Polskie szybownictwo pod wielu względami należy bezsprzecznie do czołówki światowej, nie wystarcza więc poprzestawać na przyswajaniu osiągnięć uzyskanych gdzie indziej, lecz musimy wnosić wiele nowego do rozwoju tej gałęzi lotnictwa sportowego. Odnośnie tych zagadnień odczuwa się wyraźnie brak organu, który analizowałby dotychczasowe osiągnięcia oraz wskazywał drogi rozwojowe szybownictwu wyczynowemu.

Zagadnienia tego rodzaju jak sprawa zlikwidowania czy też utrzymania Żaru powinny być dogłębnie przedyskutowane w gronie fachowców z różnych specjalności. Podobnie powinien być przedyskutowany kierunek, w jakim mają rozwijać się przyszłe szybowcowe mistrzostwa Polski oraz jaką treść należy nadać zawodom regionalnym. Powinny być szeroko dyskutowane takie zagadnienia pionierskie jak sprawa lotów falowych w Tatrach, organizacji obozu wyczynowego dla lotów na termice itp. Dyskusja prasowa na te same tematy jest zdrowym objawem, ale niewystarczającym dla wszechstronnego rozwinięcia poszczególnych zagadnień.

Projektowana CRLS powinna spełniać rolę organu doradczo-fachowego. Wyniki dyskusji prasowej czy innej byłyby w tym wypadku swego rodzaju „podkładkami" dla ZG LL do rozwiązywania szeregu istotnych zagadnień. CRLS powinna być stworzona również i w tym celu aby umożliwić rozproszonym po całym kraju specjalistom różnego rodzaju przeprowadzanie wymiany myśli na płaszczyźnie naukowo-organizacyjnej.

Wydaje się, że konieczne jest wprost powstanie Centralnej Rady Lotnictwa Szybowcowego, w skład której powinni wejść przedstawiciele: ZG LL, Komisji ARP, czynnych zawodników, Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego (konstruktorzy), meteorolodzy itp., z tym jednak zastrzeżeniem, że liczba członków nie może przekroczyć 15 osób. Oczywiście zagadnienie wymaga szczegółowego przepracowania, ale to już należy do ZG LL i Komisji Sportowej ARP, o ile myśl ta znajdzie właściwy oddźwięk w kierownictwie naszego sportu szybowcowego.

mgr. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

MŁODZI PILOCI Z COTTBUS (NRD)

MIMO przejmującego jesiennego wiatru, w kotlinie u podnóża północnego stoku góry Weinberg rojno jest i gwarno. Gromada chłopców w niebieskich bluzach Związku Wolnej Młodzieży Niemieckiej (FDJ) krząta się żwawo, wyrównując teren. Powstaje tutaj szybowisko. Praca nie przeszkadza chłopcom dzielić się uwagami na temat ich przyszłych lotów.

Cottbus, miejsce ich zamieszkania, oddalone jest stąd o około 50 kilometrów. Szmat drogi, zwłaszcza jeśli trzeba go przebyć dwa razy w ciągu dnia. Ale młodych FDJ-towców to nie odstraszyło. Na rowerach przyjechali tutaj do Neuzache, aby pracować przy budowie szybowiska. Ich szybowiska. Wszyscy tęsknią do chwili, kiedy będą mogli rozpocząć loty, prawdziwe loty na szybowcach. Żaden z tych młodych wprawdzie nigdy jeszcze nie latał, ale chęć najrychlejszego znalezienia się w powietrzu dodaje im teraz sił do wzmożonej pracy... na ziemi.



A pracy jest dużo. Trzeba jeszcze wiele zrobić, zanim szybowisko zostanie zakwalifikowane do użytku.

Ma to nastąpić na wiosnę 1953 roku. „Maszyna" typu SG-38 jest już przygotowana do lotów. Drugi szybowiec, który wymaga naprawy, znajduje się w warsztacie w Cottbus.

Praca przy budowie lotniska odbywa się jeden dzień w tygodniu, gdyż Neuzache zbyt jest oddalone od Cottbus, by móc częściej tutaj przyjeżdżać. Ale w pozostałe dni chłopcy nie próżnują. Odbywają się zajęcia warsztatowe. A ponieważ dobrzy piloci szybowcowi nie mogą być złymi modelarzami lotniczymi, chłopcy z całym entuzjazmem budują także modele.

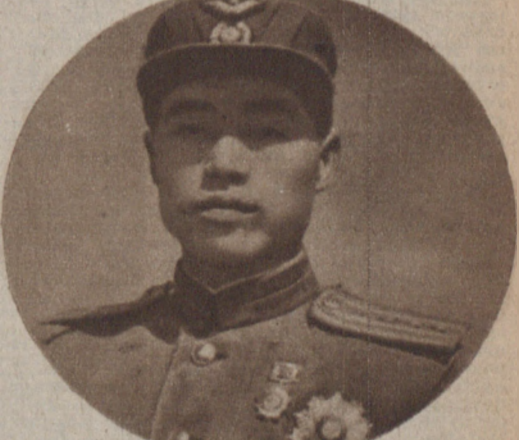
Duszą i motorem tej gromady jest Fritz Rothmann. Już od dwóch lat jest przewodniczącym koła szybowcowego FDJ w powiecie Cottbus.

Rothmann jako pierwszy z Cottbus przeszedł kurs szybowcowy i uzyskał kategorie A, B i C, a niedawno złożył egzamin 1 klasy pilotażu silnikowego. Ale nie tylko to. Fritz posiada uprawnienie do egzaminowania pilotów szybowcowych w kategoriach A i B. Dlatego też będzie on kierownikiem lotów na nowym szybowisku w Neuzache, będzie szkolił młodszych kolegów.

Już niedługo ziszczą się gorące marzenia chłopców z Cottbus. Z szybowiska pod Weinbergiem wzniosą się w powietrze białe szybowce. Radość latania będzie dla chłopców tym większa, że oni sami, własnymi rękoma, przyczynili się do powstania tego pięknego szybowiska. (kl)



LOTNICY KOREAŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWO-DEMOKRATYCZNEJ WALCZĄ O WYZWOLENIE OJCZYZNY



Na zdjęciu powyżej: bohaterskie lotniczki Koreańskiej Republiki Ludowej walczące dzielnie z imperialistycznymi piratami powietrznymi. Od lewej: Bohater Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej — Ty Il-ran, The Sen-hi i Li Eu-za. Z prawej — Bohater Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej pilot myśliwski Kim Gi-ok, posiadający na swym koncie kilkanaście zestrzelonych samolotów wroga.

Na zdjęciu poniżej: Tak kończą się coraz częściej bandyckie naloty amerykańskich ludobójców na spokojne miasta i wsie koreańskie. Oto szczątki jednego z zestrzelonych samolotów amerykańskich.

Foto: „Ogoniok" i „CAF"



„INSTYTUT MEDYCYNY LOTNICZEJ" WE FRANKFURCIE

Agencja ADN podała ostatnio, że we Frankfurcie n/Menem utworzony został tzw. „Instytut Medycyny Lotniczej", który prowadzić będzie „doświadczenia specjalne". Tej nowej placówce „naukowej" podlega „centralny ośrodek medycyny lotniczej", który badać ma przydatność młodego pokolenia przyszłych lotników do niemieckiego lotniotwa wojskowego i handlowego. Kierownikiem nowoutworzonego instytutu mianowany został dr Lothar Wendt.

Przewiduje się, że nowy „instytut medycyny lotniczej" współpracować będzie z istniejącą już placówką tego typu w Bonn. Kierownikiem instytutu w Bonn jest hitlerowski specjalista od „doświadczeń" dr Siegfried Ruff, który w procesie norymberskim był jednym z głównych oskarżonych za zbrodnie dokonane przeciwko ludzkości.

Nie ma żadnych złudzeń co do charakteru pracy nowopowstałego tzw. „Instytutu", który oparty na najlepszych wzorach hitlerowskich specjalistów z Instytutu Higieny SS, niewątpliwie „usprawni" znacznie swą pracę.

Jak podaje dalej agencja ADN za dziennikiem hanowerskim „Der Spiegel", francuski lekarz wojskowy Pascal stwierdził na konferencji lekarzy wojskowych państw bloku atlantyckiego, że Amerykanie kontynuowali po roku 1945 badania i eksperymenty lekarzy hitlerowskich obozów koncentracyjnych, dokonywane przez nich w czasie wojny na jeńcach wojennych i więźniach politycznych.

Po zajęciu Niemiec zachodnich przez oddziały amerykańskie grupa osławionych lekarzy obozów koncentracyjnych i specjalistów Instytutu Higieny SS przewieziona została do Stanów Zjednoczonych, gdzie umożliwiono im wykonywanie dalszych doświadczeń na ludziach. Do pracy tej wciągnięci zostali nawet przestępcy wojenni, którzy za działalność przeciwko ludzkości zasądzeni zostali w Norymberdze.

Z oświadczenia Pascala wynika, że Amerykanom chodzi przede wszystkim o kontynuowanie badań w zakresie wpływu wody morskiej oraz gwałtownej zmiany ciśnienia i temperatury na organizm ludzki. Jak wiadomo, eksperymenty takie, przeprowadzone przez lekarzy hitlerowskich w Buchenwaldzie, pochłonęły tysiące niewinnych ofiar. (g)

NOWA SERIA KATASTROF SAMOLOTÓW USAAF

Według ostatnich doniesień prasy amerykańskiej, w ciągu ostatnich dni uległo katastrofie kilka amerykańskich samolotów wojskowych.

14 listopada br. amerykański samolot transportowy rozbił się o góry na wschód od Seulu. 44 osoby zginęły. 15 listopada w okolicach wschodniego wybrzeża Korei spadł do morza samolot wojskowy, w którym znajdowało się 16 osób. Dotychczas 11 osób nie odnaleziono. W pobliżu Korei na skutek katastrofy dwóch samolotów transportowych amerykańskiego lotnictwa wojskowego zginęło 25 osób. Wieczorem dnia 16 listopada przedstawiciel ministerstwa lotnictwa zawiadomił, iż na Alasce zaginął samolot transportowy, w którym znajdowało się 20 osób. Jak przypuszczają, samolot uległ katastrofie. (w)

USA ZBROI FASZYSTÓW JAPOŃSKICH

Agencja TASS donosi z Tokio o znacznych postępach remilitaryzacji Japonii przez imperialistów amerykańskich. Jednym z przejawów wojennych knowań Amerykanów na terenie wysp japońskich jest odbudowa japońskiego wojennego przemysłu lotniczego. Dziennik „Nippon Times" ujawnia, że wytwórnia „Tojo Hikoki" rozpoczyna za aprobatą i zezwoleniem władz amerykańskich produkcję samolotów wojskowych. Pierwsze samoloty mają opuścić fabrykę na początku przyszłego roku.

Tak to jeden faszysta (amerykański) popycha drugiego (japońskiego), który się jeszcze nie wylizał z ran, w objęcia nowej światowej awantury wojennej. Obaj zapomnieli już o tym, jakie cięgi dostaje każdy rodzaj faszyzmu w zetknięciu z siłą wolnych narodów broniących pokoju. (z)



Korespondenci Simu piszą

KOŁO LL, KTÓRE MA WŁASNE KONTO BANKOWE

SPOŚRÓD licznych organizacji masowych, istniejących na terenie Zakładów Budowy Maszyn i Aparatury im. St. Szadkowskiego w Krakowie, zasługuje na wyróżnienie działalność Koła Ligi Lotniczej Nr 100. Miarą aktywności członków tego Koła jest nie tylko fakt, że trzech członków Zarządu Koła jest zarazem członkami Zarządu Oddziału Miejskiego LL, że prezes Koła jest jednocześnie członkiem Zarządu Miejskiego i Zarządu Okręgu, lecz poważne osiągnięcia Koła w dziedzinie popularyzacji lotnictwa.

Inicjatorem i współzałożycielem Koła na terenie tych dużych zakładów jest dotychczasowy, po raz trzeci z kolei wybrany prezes Koła ob. Stefan Puchacz, który dzięki swojej aktywnej i wyróżniającej się pracy w Kole był dwukrotnie wybrany na prezesa Oddziału Miejskiego LL, gdzie przez okres dwóch i pół lat pełnił gorliwie i z poświęceniem swe obowiązki, a obecnie jest członkiem Zarządu Miejskiego i Okręgowego LL.

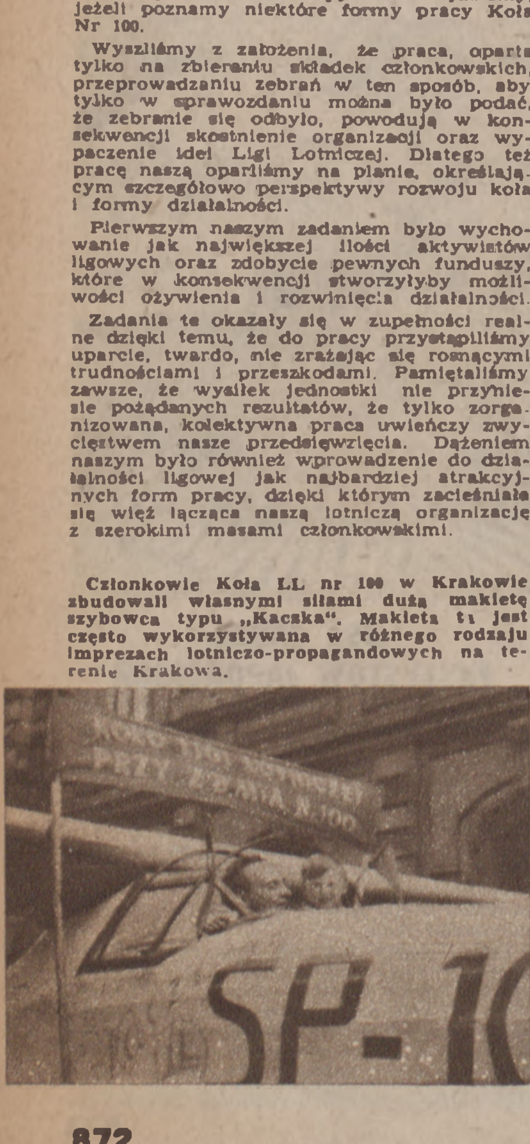
Jaką drogą zdobyło Koło Nr 100 tak poważne fundusze, że jest posiadaczem własnego konta bankowego, że w ciągu niespełna roku zasiliło budżet Zarządu Miejskiego LL sumą ponad 6 000 zł oprócz składek członkowskich; wyposażyło własnymi środkami swoją nową modelarnię; opłaca instruktora; zakupiło wartościową biblioteczkę lotniczą i piękną, stylową gablotkę; urządziło lotniczy kącik świetlicowy oraz posiada kilka mniejszych kącików w różnych widocznych i najbardziej uczęszczanych punktach; pomogło finansowo modelarni silniczków przy Państwowej Szkole Metalowo - Budowlanej w Krakowie; fundowało nagrody w związku z imprezami lotniczymi, modelarskimi oraz konkursami itp? Odpowiedź na to pytanie znajdziemy, jeżeli poznamy niektóre formy pracy Koła Nr 100.

Wyszliśmy z założenia, że praca, oparta tylko na zbieraniu składek członkowskich, przeprowadzaniu zebrań w ten sposób, aby tylko w sprawozdaniu można było podać, że zebranie się odbyło, powodują w konsekwencji skostnienie organizacji oraz wypaczenie idei Ligi Lotniczej. Dlatego też pracę naszą oparliśmy na planie, określającym szczegółowo perspektywy rozwoju koła i formy działalności.

Pierwszym naszym zadaniem było wychowanie jak największej ilości aktywistów ligowych oraz zdobycie pewnych funduszy, które w konsekwencji stworzyłyby możliwości ożywienia i rozwinięcia działalności.

Zadania te okazały się w zupełności realne dzięki temu, że do pracy przystąpiliśmy uparcie, twardo, nie zrażając się rosnącymi trudnościami i przeszkodami. Pamiętaliśmy zawsze, że wysiłek jednostki nie przyniesie pożądanych rezultatów, że tylko zorganizowana, kolektywna praca uwieńczy zwycięstwem nasze przedsięwzięcia. Dążeniem naszym było również wprowadzenie do działalności ligowej jak najbardziej atrakcyjnych form pracy, dzięki którym zacieśniałaby się więź łącząca naszą lotniczą organizację z szerokimi masami członkowskimi.

Członkowie Koła LL nr 100 w Krakowie zbudowali własnymi siłami dużą makietę szybowca typu „Kaczka". Makieta ta jest często wykorzystywana w różnego rodzaju imprezach lotniczo-propagandowych na terenie Krakowa.





Fragment z pochodu propagandowego członków Koła LL nr 100 w Krakowie.

Szukając tych nowych form pracy wpadliśmy m. in. na pomysł organizowania wycieczek, które pod względem popularyzacji lotnictwa oraz nawiązania bezpośredniej łączności z masami członkowskimi zdały egzamin na celująco, a ponadto przynosiły pewne dochody.

Powodzenie wycieczki zależało w dużej mierze od jej organizacji. A więc przede wszystkim środek lokomocji (statek, samochód, wagon kolejowy), którym udawaliśmy się na wycieczkę dekorowany był zazwyczaj emblematami LL oraz hasłami mobilizująco-propagandowymi. Ponadto należało tak ułożyć program wycieczki, aby przyniosła ona zarówno maksimum korzyści, jak i rozrywki. W tym celu opracowano w bardzo przystępnej i popularnej formie pogadankę na temat lotniczy oraz przygotowano występy artystyczne, na które składały się recytacje, śpiew i tańce.

Niejeden z działaczy ligowych zapewne pomyśli, w jaki sposób taka wycieczka może przynieść dochód. Zaraz i tę sprawę wyjaśnimy. Ponieważ wycieczki były całodzienne, organizowaliśmy bufet we własnym zakresie. Jasne, że na to trzeba mieć pewną sumę pieniędzy. Organizując jednak pierwszą wycieczkę, kasa naszego koła była pusta. Cóż więc zrobiliśmy? Po prostu członkowie Zarządu Koła wyłożyli swoje własne pieniądze na zorganizowanie bufetu, które potem wycofali, a z dochodu jaki uzyskano opłacono orkiestrę, reszta natomiast zasiliła kasę naszego koła.

Jeśli chodzi o koszty przejazdu, to wystaraliśmy się zawsze o zniżkę, z czego część pokrywał zakład pracy z funduszu socjalnego, a resztę — uczestnicy wycieczki.

Poza tym Koło nasze organizowało zabawy propagandowo . dochodowe, które także wzbogaciły naszą kasę.

Zarząd Koła zorganizował w br. kurs dla aktywistów LL, na którym przeszkolił 100 członków. Całe koło podzielone zostało na grupy, działalnością której kieruje grupowy. Do zadań grupowego należy m. in. kolportaż prasy lotniczej, prowadzenie zebrań w ramach grupy, zbieranie składek i odprowadzanie ich do skarbnika, wyznaczanie członków do pracy społecznej i dopilnowanie wykonania polecenia oraz uczestniczenia w miesięcznych zebraniach Zarządu.

W ostatnim etapie swojej pracy Zarząd Koła LL wspólnie z kierownictwem Domu Młodego Robotnika, celem uczczenia Wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej oraz z okazji XIX Zjazdu KPZR, podjął zobowiązanie założenia własnej robotniczej modelarni lotniczej. Dzięki przychylnemu stanowisku oraz pomocy ze strony Naczelnego Dyrektora Zakładów i kierownika Domu Młodego Robotnika zobowiązanie zostało wykonane. Na podkreślenie zasługuje fakt, że modelarnia lotnicza nr 100 w Domu Młodego Robotnika jest pierwszą modelarnią na terenie województwa krakowskiego. Została ona wyposażona w doskonały i wartościowy sprzęt zakupiony z funduszów Koła.

Halina Zarzecka
Kraków

Artykuł kol. Haliny Zarzeckiej mówiący o niektórych formach pracy Koła LL nr 100 w Krakowie porusza cały szereg istotnych momentów pracy ligowej w najmniejszych naszych lotniczych ogniwach, niemniej jednak nie mówi nic o pracy ZMP-owców w Kole. Chcielibyśmy wiedzieć, zresztą nie tylko my, ale wszyscy — koleżanki i koledzy w całym kraju, jak miejscowa organizacja ZMP-owska pomaga w pracy Koła LL — jak ZMP-owcy członkowie i nie członkowie Ligi Lotniczej realizują uchwałę Plenum ZG ZMP z dnia 19 lipca br. o szefostwie ZMP nad lotnictwem! Przypuszczamy, że nie omieszkacie o tym w najbliższym czasie napisać.

(red.)

ZAŁOŻYMY NA WSI KOŁO LL!

Koło LL Nr 23 przy Państwowym Liceum Pedagogicznym w Krzeszowicach liczy 44 członków. Członkowie tego koła chętnie i z zapałem poświęcają się ligowej pracy. Jednym z najważniejszych obecnie zadań jest zorganizowanie modelarni lotniczej, o której marzą od dawna niemal wszyscy członkowie. Ponieważ ZOLL obiecał nam pomóc w założeniu modelarni, wierzymy, że wkrótce rozpoczniemy w niej pracę. W naszym planie pracy można również znaleźć taki punkt jak: „Nawiązanie kontaktu z młodzieżą wiejską". Realizacja tego punktu będzie przedstawiała się w ten sposób, że założymy na wsi koło LL i otoczymy je stałą opieką.

W pracy naszej odczuwamy brak opieki ze strony dyrekcji szkoły, która mimo kilkakrotnej interwencji nie interesuje się działalnością koła, chociaż zdarza się często, że pomocy jej naprawdę potrzebujemy. Gdyby dyrekcja szkoły zechciała zainteresować się naszym kołem, praca jego stanęłaby z pewnością na jeszcze wyższym poziomie.

Lesław Jarosz
Krzeszowice

SZKOLENIE SKOCZKÓW SPADOCHRONOWYCH DUMĄ INOWROCŁAWIA

Kujawski Aeroklub Ligi Lotniczej, obok szkolenia pilotów silnikowych i szybowcowych, może się również poszczycić swoimi osiągnięciami z dziedziny wyszkolenia spadochronowego. Treningi skoczków spadochronowych przeprowadzane są w całej pełni w zależności od warunków atmosferycznych.

Dzięki dobrej i koleżeńskiej współpracy instruktora spadochronowego Tadeusza Dankowskiego skoczkowie z dnia na dzień podnoszą swój poziom zarówno w szkoleniu teoretycznym jak i praktycznym. Każdy dzień jest wypełniony intensywnymi treningami. Szkolący się skoczkowie to przeważnie ZMP-owcy z inowrocławskich zakładów pracy i szkół. Nie brak wśród nich również „zaawansowanych" spadochroniarek.

Zapał do nauki wśród uczestników kursu jest wielki. Marzą oni o tym, aby w przyszłorocznych zawodach spadochronowych (o ile będą zorganizowane) zająć czołowe miejsce i to im dodaje jeszcze większego bodźca do pracy nad podnoszeniem na coraz wyższy poziom swych wiadomości i umiejętności w dziedzinie sportu spadochronowego.

Józef Bromka
Inowrocław

ZACZĘLIŚMY SYSTEMATYCZNĄ PRACĘ

Modelarnia lotnicza przy Parowozowni PKP w Płaszowie istnieje od 1950 roku. Dopóki kierował nią instruktor Słyniewski, praca szła dosyć pomyślnie. Po odejściu instruktora do wojska kierownictwo modelarni przyjąłem na siebie. Ponieważ po raz pierwszy w życiu zetknąłem się z modelarstwem i brak mi było wiadomości z tej dziedziny — praca szła bardzo ciężko. Poza tym napotykaliśmy na wielkie trudności natury organizacyjnej. W ciągu krótkiego czasu, aż pięć razy zmieniano nam lokal. Nie mogliśmy więc rozpocząć systematycznej pracy. Zwracaliśmy się w tej sprawie do miejscowego Zarządu ZMP, do Rady Miejscowej ZZK, nie otrzymaliśmy jednak żadnej pomocy.

Tak było do XVII Ogólnopolskich zawodów. Dopiero gdy reprezentant naszej modelarni na zawodach tych uzyskał dość dobre wyniki, Oddział Kolejowy LL przyszedł nam z pomocą. Za jego pośrednictwem uzyskaliśmy lokal na modelarnię. Odtąd sytuacja zmieniła się całkowicie. Rozpoczęliśmy my systematyczną pracę w naszej modelarni. Obecnie kurs I stopnia wyszkolenia modelarskiego dobiega już końca.

Józef Banaś
Rzezawa

KUPON KONKURSU-PLEBISCYTU tygodnika „SKRZYDŁA I MOTOR"

Głosuję za następującym uszeregowaniem dziesięciu najlepszych szybowników wyczynowych okresu od 1950 do 1952 r.:

1. . . . .
2. . . . .
3. . . . .
4. . . . .
5. . . . .
6. . . . .
7. . . . .
8. . . . .
9. . . . .
10. . . . .

Imię i nazwisko głosującego: . . .

. . . .

Wiek . . . . . Zawód . . . . .

. . . .

Dokładny adres: . . . .

. . . .



Kol. **Henryk Jasnoch** z Człuchowa pisze w swym liście, że jest nauczycielem, pragnie jednak porzucić ten zawód, gdyż bardzo go interesuje lotnictwo i chciałby zostać pilotem silnikowym. Zapytuje więc, czy wolno mu porzucić dotychczas wykonywany zawód i pójść na szkolenie lotnicze.

Z listu Waszego wynika, że nie rozróżniacie pracy zawodowej w lotnictwie, na przykład na stanowisku inżyniera, konstruktora czy mechanika, od lotnictwa sportowego. Ukończenie szkolenia w pilotażu silnikowym lub szybowcowym daje absolwentowi kursu uprawnienia pilota sportowego, który to sport można uprawiać nie odrywając się od pracy zawodowej, podobnie zresztą jak wszystkie inne dziedziny sportu. Porzućcie więc myśl o rezygnacji z tak pięknego i zaszczytnego zawodu jakim jest wychowywanie nowego pokolenia obywateli naszej Ojczyzny. Praca nie przeszkodzi Wam w zdobyciu kwalifikacji pilota sportowego. Jeśli więc chcecie być przyjęci na szkolenie silnikowe w roku 1953, winniście niezwłocznie złożyć podanie z odpowiednimi załącznikami w Oddziale Powiatowym (Miejskim) Ligi Lotniczej lub ZMP. (Warunki przyjęcia oraz spis wymaganych dokumentów podajemy obok.

Kol. **Danuta Makowska** z Grodziska Mazowieckiego. Nauki przerywać nie wolno. Kurs spadochronowy możecie ukończyć kontynuując naukę.

Kol. kol. **Henryk Majorek** z Krzepic, **Waldmar Kamiński** z Ojeszyc oraz **Bartłomiej Kropowski** ze Sławna. Warunkiem dopuszczenia do praktycznego szkolenia szybowcowego podczas wakacji jest ukończenie kursu teoretycznego w okresie zimowym, które rozpoczynają się już 2 stycznia 1953 r. Szkolenie teoretyczne organizowane będzie systemem dochodzącym w godzinach popołudniowych, co nie powinno Wam przeszkodzić w normalnej nauce.

Kol. **Jerzy Kurycyn** z Ełka. Do podania na szkolenie lotnicze możecie, zamiast oryginałów metryki i świadectwa szkolnego, załączyć ich uwierzytelnione odpisy.

Kol. **Zygmunt Małkiewicz** z Kędzierzyna. Podania na szkolenie przyjmują zarówno Oddziały Powiatowe i Miejskie Ligi Lotniczej, jak i ZMP.

Kol. kol. **Zdzisław Witkowski** z Mińska Mazowieckiego i **Jerzy Budzyński** z Szydłowa. O tym czy zostaniecie przyjęci na szkolenie lotnicze zadecyduje komisja kwalifikacyjna oraz lekarska, a później ukończenie w okresie zimy teoretycznego kursu szybowcowego.

Kol. kol. **Jerzemu Skowrońskiemu** z Poznania, **Romanowi Mugajowi** z Radomia, **Zdzisławowi Kmiecińskiemu** z Krosna, **Zdzisławowi Okle** z Wołowa, oraz **Janowi Martuszewskiemu** z Jankowa radzimy składać podania z prośbą o przyjęcie na kurs pomocników mechaników lotniczych.

Kol. **Remigiusz Samołowicz** z Torunia. Porozumcie się z ZOLL w Bydgoszczy, który zadecyduje, czy obowiązuje Was ponowne złożenie podania.

Kol. kol. **Jana Łuczaka** z Krosna, **Zdzisława Bociąga** z Wysokich, **Władysława Skroka** z Jeleniej Góry, **Eugeniusza Mazura** z Borowej, **Barbarę Makuch** ze Strzelin, **Stanisława Palucha** ze Starego Sącza, **Mariana Wawrzeckiego** z Branicy Radzyńskiej, **Sławomira Szczepańskiego** z Kaworowa, **Ryszarda Baćko** z Ostrowy Górniczej, oraz **Eugeniusza Gołąbka** z Kielc — odsyłamy na do artykułu informacyjnego obok, gdzie znajdą interesujące ich informacje dotyczące warunków przyjęć na szkolenie lotnicze.

Kol. kol. **Halina Bieszyńska** z Głogówka, **Tadeusz Kazimierski** ze Sczawna-Zdroju, **Mieczysław Pszeniczny** z Gnojowa, **Szymon Starzecki** z Góry Śląskiej, oraz **Jan Skuratowicz** z Kłodzka. Od kandydatów na szkolenie lotnicze wymagany jest wiek minimum 16 lat. Jesteście więc jeszcze za młodzi. Ponieważ aktywni członkowie Ligi Lotniczej, absolwenci KWWL-i oraz modelarze korzystają z pierwszeństwa w przyjęciu na szkolenie lotnicze, radzimy Wam niezwłocznie wstąpić w szeregi LL i rozpocząć pracę w tej organizacji. Ułatwi Wam to nie tylko dostęp do szkolenia, ale i samo szkolenie, gdyż ucząc się na KWWL-ach lub budując modele lotnicze, zdobędziecie wiele podstawowych wiadomości, niezbędnych dla przyszłego pilota.

Kol. **Władysław Jurczyk** z Kłobucha. Teoretycznego kursu szybowcowego nie można ukończyć drogą korespondencyjną. Uczęszczanie na wykłady jest konieczne. Dla przyjezdnych przewidziane są zniżki kolejowe. Wiersz Wasz, niestety nie nadaje się do publikacji. Jest to wiele niewiążących się zdań uszeregowanych w nieudane rymy. Piszcie raczej prozą, na przykład wiadomości z życia Ligi Lotniczej na Waszym terenie. Chętnie wykorzystamy.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **J. W. Sikora** z Kluczborka. Jak wynika z Waszego opisu, jesteście wątłej budowy i macie wąską klatkę piersiową. Winniście więc uprawiać sporty i gimnastykę oddechową. Przestrzegam Was jednak przed zbyt forsownymi ćwiczeniami, aby nie nadwyrężyć serca. Klatkę piersiową bardzo dobrze rozwija wiosłowanie. Zapiszcie się więc do klubu wioślarskiego. Stopa płaska bez deformacji nie stanowi przeszkody w zostaniu lotnikiem.

(St. O.)

Aby przekonać się czy serce jest zdrowe, należy zasięgnąć opinii lekarza. Samemu tych spraw rozstrzygnąć nie można. Gdy zauważy się po niedużym nawet wysiłku, przyśpieszone bicie serca ewentualnie zadyszkę, można tylko przypuszczać, że serce jest mniej sprawne. O rzeczywistym stanie serca musi zadecydować lekarz.

(B.)

Kol. **Krystyna Zając** z Katowic. Instrukcje określające wymagania stawiane kandydatom do lotnictwa nie zastrzegają górnej granicy wzrostu.

(St. O.)

Kol. **Bogumił Ciesielski** z Warszawy. Złamanie kości, o ile była prawidłowo złożona i dobrze zrośnięta i zachowuje pełną sprawność funkcjonowania kończyny, nie stanowi przeszkody w przyjęciu do lotnictwa.

(St. O.)

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Już tylko trzy tygodnie będą trwały zapisy na szkolenie lotnicze w LL. Wszystkim miłośnikom lotnictwa, którzy chcieliby w przyszłym roku przejść jeden z kursów lotniczych, organizowanych przez Ligę Lotniczą, a dotychczas nie złożyli jeszcze podań przypominamy, że winni to uczynić niezwłocznie. Termin przyjmowania podań na szkolenie lotnicze upływa z dniem 31 grudnia br. Podania kandydatów, którzy zgłoszą się po tym terminie, nie będą uwzględniane.

Pamiętajcie, że kto chce w przyszłym roku zostać pilotem silnikowym czy szybowcowym, mechanikiem lotniczym lub skoczkiem spadochronowym, winien jeszcze dziś zgłosić się do Ligi Lotniczej.

WARUNKI PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE W LIDZE LOTNICZEJ

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać w Powiatowych i Miejskich Oddziałach Ligi Lotniczej lub w Powiatowych i Miejskich Zarządach ZMP. Do podania należy dołączyć:

1. własnoręcznie napisany życiorys
2. świadectwo szkolne
3. opinię Koła ZMP lub POP PZPR (o ile kandydat należy)
4. metrykę urodzenia
5. dokument stwierdzający stosunek do służby wojskowej
6. dwie fotografie
7. zezwolenie rodziców (o ile kandydat nie przekroczył 18-ego roku życia).
8. świadectwo ukończenia jakiegokolwiek szkolenia lotniczego (o ile kandydat takie przechodził).

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. ukończenie kursu modelarskiego lub KWWL (w wyjątkowych wypadkach można od tego warunku odstąpić)
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 17—21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegający się o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe obowiązuje egzamin wstępny z następujących przedmiotów:

1. wiadomości o Polsce i świecie współczesnym
2. matematyki
3. fizyki
4. geografii
5. wiadomości ogólnych o lotnictwie.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe I-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek: 16—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 4 klasy szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie spadochronowe II-go stopnia winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek 17—26 lat
2. wykształcenie: najmniej 5 klas szkoły podstawowej
3. dobry stan zdrowia.

Kandydatów na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin wstępny z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym.

Warunki przyjęcia na szkolenie pomocników mechaników lotniczych:

1. wiek nie przekraczający 21 lat
2. wykształcenie: najmniej 7 klas szkoły podstawowej
3. przygotowanie techniczne (kierowca samochodowy, uczeń ślusarski itp.)
4. zaświadczenie lekarskie wydane przez sportową poradnię lekarską, jak dla kierowcy samochodowego
5. zdanie egzaminu wstępnego z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym oraz wiadomości ogólnych.

TWORZYMY ESKADRY...



Znow nie dostałem SiM-u

— Jest?

Stefek rozłożył bezradnie ręce i z rezygnacją w głosie powiedział prawie szeptem: — Nie ma!

— Masz ci los, znowu nie ma — krzyknął ze złością jeden z chłopców — wysoki, szczupły blondynek.

— No i co teraz? — posypały się inne głosy — skąd weźmiemy...

— Bzdura — przerwał ostro blondynek — patałach jesteś Stefan, rozumiesz. Nie byłeś wszędzie. Chłopaki — ja pójdę. zobaczycie, że przyniosę... W grupie chłopców, którzy pozostali w pokoju zapanowało na chwilę głuche milczenie. Przerwał je jednak Stefan, który jak gdyby czując, że pozostali mają do niego pretensję za rzekome niedołęstwo, zaczął się usprawiedliwiać.

— Chyba możecie mi wierzyć, obleciałem całe miasto — nigdzie nie ma. Zobaczycie, Roman też nic nie przyniesie. Naprawdę nie ma. Redakcja za mało drukuje. Gdyby drukowali więcej, przysłaliby więcej.

Chłopcy jednak nie słuchali. Każdy miał jakieś swoje myśli, sam na własną rękę coś kombinował. Właściwie, nie mieli wcale podstaw, żeby Stefanowi nie wierzyć. Co tydzień było to samo.

Od długiego już czasu — kilku a może kilkunastu tygodni, nie mieli jakoś szczęścia. SiM-u jak nie było tak nie było. Co tydzień „dyżurowali" regularnie przy kioskach, czasem udawało się zdobyć jeden numer; zwykle jednak wyprzedzali ich inni koledzy, którym udało się wcześniej zdobyć jeden jedyny numer, jaki do budki z gazetami w ogóle przychodził. Co prawda w takich wypadkach rozbiegała się po mieście cała gromada chłopaków, by uparcie szukać SiM-u, którego niestety już znaleźć nigdy nie mogli. Nic też dziwnego, że ich koło LL nie miało wszystkich numerów, a często nawet tych na których im najbardziej zależało.

— Tak — ale tak dalej być nie może — powiedział ktoś z kąta.

Jasne — potwierdzili — nie możemy być bez prasy lotniczej — stwierdzili jednogłośnie. Długo radzili, szeptali, dyskutowali aż wkońcu próbowali jeden drugiego przekrzyczeć. Uspokoił ich dopiero Romek, który wrócił właśnie z miasta. Mina mocno mu zrzedła. SiM-u też nie przyniósł. Co robić? Chłopcy nie dali jednak za wygraną.

•

To co opowiedziałem powyżej nie jest wcale zmyślone, a miało miejsce niedawno na terenie szkolnego Koła LL w jednym z miast powiatowych. Nie jest to rzecz nowa. Na brak SiM-u w kioskach „Ruchu" skarżą się całe dziesiątki młodzieży z całej Polski. Narzekanie nic jednak nie pomoże — trzeba zaradzić złu. Zaradzili temu chłopcy z wyżej wymienionego koła Ligi Lotniczej — a zrobili to po prostu tak...

•

Stefan został w kole LL wyznaczony na stałego propagandystę — kolportera prasy lotniczej. Zobowiązany był więc do propagandy czasopism lotniczych na terenie szkoły oraz do dostarczania SiM-u wszystkim członkom Ligi Lotniczej, którzy czasopismo czytali i kompletowali. Z pierwszym zadaniem nie miał kłopotu — dawał sobie zupełnie dobrze radę, z drugim było znacznie gorzej. W kioskach SiM nie zawsze można było kupić. Były wtedy narzekania i wymówki, a i praca Koła nie szła tak jak powinna. Zrozumiałe. **Nie można bowiem dobrze poprowadzić roboty ligowej, nie można popularyzować lotnictwa, nie można wreszcie dobrze przygotować się do zaszczytnego zawodu lotnika bez czasopism lotniczych.** O tym Romek doskonale wiedział i łamał sobie nieraz głowę, jakby tu wybrnąć z sytuacji.



Zamówię na poczcie...



...lub u listonosza

Aż wreszcie — bomba pękła. Z pomocą przyszli koledzy. Ważny problem rozstrzygnięto po długich debatach kolektywnie. Postanowiono więc:

zorganizować na terenie koła LL i szkoły prenumeratę zbiorową SiM-u.

Na drugi tydzień **Stefek zebrał** od kolegów **pieniądze na prenumeratę** miesięczną i kwartalną (byli i tacy, którzy wpłacili od razu na pół i cały rok) **i wpłacił je** w najbliższym **urzędzie pocztowym** na prenumeratę SiM-u. Odtąd **skończył się** cały dotychczasowy **kłopot.** Co tydzień chodzi on na pocztę **i odbiera sobie paczkę SiM-u osobiście**, przynosi do szkoły **i rozdziela** na poszczególnych członków koła według sporządzonego uprzednio na podstawie wpłat wykazu. Dla ułatwienia sobie pracy podzielił swych prenumeratorów (a jest ich 27-miu) na 3 eskadry — w dwóch po 10-ciu, a w trzeciej 7-miu członków koła LL.

W ten sposób powstały na terenie szkolnego koła LL nr 97, w którym propagandystą - kolporterem jest Stefan Słupski trzy pierwsze eskadry prenumeratorów SiM-u. Stefan nie dał jednak jeszcze za wygraną i dowiedział się, że SiM w ilości ponad 30 egzemplarzy można zamówić po opłaceniu pieniędzy z góry na określony przeciąg czasu w miejscowych delegaturach PPK „Ruch". Postanowił więc, że skoro zwerbuje więcej prenumeratrów tj. ponad 30, zamówienie na nową prenumeratę złoży w „Ruchu" — będzie to w tym wypadku tzw. prenumerata zakładowa. Zresztą to nieważne. Najważniejsze, że SiM jest wreszcie w dostatecznej ilości (gdyż zaprenumerowany przychodzi systematycznie i nie ma obawy, że jakiegoś numeru zabraknie), dla chłopców i dziewcząt, którzy marzą o służbie w powietrzu.

Myślę, że dobrze będzie, jeżeli z przykładu koła LL nr 97 skorzystają inne koła i nie tylko te — eskadry prenumeratorów powinny powstać w modelarniach, aeroklubach, ośrodkach treningowych, szkołach, oddziałach i nawet okręgach.

A może należałoby wprowadzić współzawodnictwo w ilości eskadr prenumeratorów SiM-u? Niech współzawodniczą w tym pomiędzy sobą Oddziały LL o przodownictwo w Okręgach LL, niech współzawodniczą Okręgi LL o przodownictwo w kraju. Rzucam zatem hasło: Tworzymy eskadry prenumeratorów SiM-u. Niech Akcja „TEP" ogarnie całą lotniczą brać.

Myślę droga redakcjo, że znajdzie się trochę miejsca na stronach SiM-u, aby to co opisałem z doświadczeń koła LL nr 97 przekazać innym, aby mój projekt był przez młodzież przedyskutowany, uzupełniony aby objął szerokie rzesze członków Ligi Lotniczej. Przyczyni się to bowiem do szerszego spopularyzowania naszej prasy lotniczej a tym samym lotnictwa, do którego przecież garnie się tysiące młodzieży w Polsce.

Ryszard Płoza
Warszawa

OD REDAKCJI: List — korespondencję naszego czytelnika drukujemy z pewnymi skrótami, uważając pomysł akcji „TEP" za ciekawy i godny naśladownictwa. Przypuszczamy, że na apel Ryszarda Płozy z Warszawy odpowiedzą inne koła, modelarnie, aerokluby, ośrodki treningowe, czy Oddziały. Okazja do tego będzie nie mała, gdyż jak nam wiadomo zgodnie z uchwałą Prezydium ZGLL, styczeń 1953 roku będzie w całym kraju miesiącem propagandy prasy lotniczej. Będzie to więc wielka okazja do tworzenia eskadr prenumeratorów SiM-u. Miesiąc ten zostanie zakończony Krajowym Zjazdem Korespondentów Prasy Lotniczej, który odbędzie się 25 stycznia 1953 r. w Warszawie. Na Zjazd ten zostaną zaproszeni oprócz 10-ciu najlepszych wyłonionych w Konkursie pilotów szybowcowych i zwycięzców naszego Konkursu-Plebiscytu (którzy otrzymają w tym dniu nagrody), również najbardziej aktywni propagandyści-kolporterzy SiM-u, czyli inaczej jak byśmy ich chcieli odtąd już nazywać — dowódcy eskadr prenumeratorów SiM-u. Czekamy więc na pierwsze zgłoszenia eskadr prenumeratorów SiM-u, chcielibyśmy je bowiem rejestrować nadając im kolejne numery.



Nareszcie razem

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 52148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 1 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 5219 3-B-29742